Der Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg.

vorgelegt von

Alfred Wieske

aus Aken an der Elbe.

Roßwein i. Sa.
J. H. Pflugbeil, „Roßweiner Tageblatt".
1926.

Referent: Professor Dr. G. Aubin.

Mit Genehmigung der Fakultät als Teildruck eingereicht. Die Veröffentlichung der ganzen Arbeit erfolgt als Heft 5 der Beiträge zur mitteldeutschen Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftskunde, herausgegeben von Prof. Dr. Aubin, Halle, (Saale), im Verlag H. Meyer's Buchdruckerei, Halberstadt.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern
in Dankbarkeit gewidmet

Inhaltsverzeichnis

Einleitung: Grundsätze der Darstellung, Materialfrage und Begrenzung der Aufgabe. 5

1. Hauptteil. Der Elbhandel bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts.

1. Kapitel. Die verschiedenen Besiedlungsperioden des Elbstromgebietes bis zur Zeit Lothars von Sachsen. 9

2. Kapitel. Der Handel im Elbstromgebiet und seine Umlagerung durch die ostdeutsche Besiedlungspolitik. 12
   a) Das Gebiet der Unterelbe: Bardowiek, Artlenburg, Stade, Lüneburg, Hamburg. — Der Einfluß der Neugründung Lübecks auf diese Städte. 12
   b) Das Gebiet der Mittelelbe: Die märkischen Städte und Magdeburg. 16
   c) Das Gebiet der Oberelbe: Die Mark Meißen und Böhmen. 18

3. Kapitel. Ergebnisse. 19

Aus dem 2. Hauptteil.

6. Kapitel. Ergebnisse: Der Zustand des Elbhandels und der Elbschiffahrt vom 13. bis 16. Jahrh. 21

Aus dem 3. Hauptteil.

9. Kapitel. Ergebnisse. 28

Register:

Anmerkungen. 31

Die benutzte Literatur und die gebrauchten Abkürzungen 45

Einleitung.

Eine Geschichte des Elbhandels ist auf zweierlei Weise zu schreiben möglich. Es können unmittelbar wirtschaftliche Gesichtspunkte zum Ausgang gewählt werden, die dann auch ein unmittelbares Bild von dem Ablauf der Entwicklung ergeben würden. Andererseits können Momente nicht rein wirtschaftlicher Art als Ausgangspunkte genommen werden, die aber für die Geschichte des Elbhandels so bestimmend gewesen sind, daß aus ihrem Mit- und Gegeneinanderwirken Schlüsse auf die tatsächliche Lage des Handels und der Wirtschaft gezogen werden können.

In der vorliegenden Arbeit, die sich zur Aufgabe gestellt hat, ein Bild der Entwicklung des Elbhandels und der Elbschiffahrt bis zur Elbschiffahrtsakte von 1821 zu geben, hat der zweite Weg gewählt werden müssen. Genaue Feststellungen über den tatsächlichen Stand des Elbhandels in den einzelnen Perioden waren wegen Mangels an Material nicht zu machen. Zu erfassen blieben nur übrig die Politik und die wirtschaftsgeographische Lage der Elbanlieger. Die Untersuchung beschäftigt sich deshalb überwiegend mit der Elbhandels p o l i t i k und erst am Ende jedes der drei Abschnitte ist versucht, ein geschlossenes Bild von der tatsächlichen Lage des Elb h a n d e l s an Hand der festgestellten Ergebnisse und vielleicht vorhandener zeitgenössischer Zeugnisse zu geben.

Bei Zugrundelegung einer Periodisierung nach handelspolitischen Gesichtspunkten hätte eine Einteilung in eine Periode mit freiem und eine solche mit gebundenem Elbhandel als Konsequenz der Wirtschaftspolitik der Anlieger sehr nahe gelegen. Sie ist jedoch unterblieben, weil die Trennungslinie zeitlich sehr schwer zu ziehen ist; denn der Magdeburger,

Pirnaer und auch der Lüneburger Stapel ziehen schon im 14. Jahrh. die Waren an sich, während erst im 16. Jahrh. die stark empfundenen Bindungen durch die Stapelrechte von Hamburg, Magdeburg und Leipzig auftreten. Aus der Betrachtung dieser verschiedenen Stapelansprüche ergab sich, daß sie untereinander keinesfalls gleich zu werten sind. Wie ihre Auswirkungen, ganz besonders auf den Elbhandel, zeigen, scheint der Stapel sich in erster Linie aus ganz bestimmten wirtschafts-geographischen Gegebenheiten entwickelt zu haben. Er wird als rechtlicher Anspruch erhoben, erst als diese Grundbedingungen z. B. durch verkehrstechnische Verbesserungen [1]) sich ändern. Das beste Beispiel in unserem Gebiet ist Magdeburg und dessen Rolle im sächsischen Elbhandel; ähnlich, aber gradliniger ist die Entwicklung des Hamburger Stapelanspruchs.

Die zeitliche und räumliche Ausdehnung des Stoffgebietes ließ es richtig erscheinen, die oberste Gliederung nach zeitlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Sie ist erfolgt in drei Perioden: 1. Der Elbhandel bis zum 13. Jhrh.; 2. der Elbhandel im Zeichen der Stadtwirtschaftspolitik und 3. der Elbhandel im Zeichen der Territorialwirtschaftspolitik. Diese Perioden sind wieder nach den hervorstechenden Merkmalen geteilt. Erst die sich so ergebenden Zwischenperioden werden nach lokalen Gesichtspunkten untergeteilt. In der Aufeinanderfolge der Behandlung der einzelnen Elbanlieger wird nur den historischen Zusammenhängen gefolgt.

Aus all den angestellten Erwägungen heraus scheint die gewählte Gliederung die bestmögliche zu sein. Wie die vorsichtige Formulierung zeigt, ist auch ihre Unzulänglichkeit nicht außer Acht gelassen worden.

Das Material zu dieser Untersuchung ist aus sekundären Quellen gewonnen, da einmal die räumliche und zeitliche Weite ein Eingehen auf primäre Quellen verbot, und da ferner die Arbeit auf die Gewinnung der obersten Gesichtspunkte, die bei der Gestaltung des Elbhandels mitgewirkt haben, abgestellt ist.

Wenig berücksichtigt sind die dauernden Wechselwirkungen, die zwischen Land- und Elbhandel stattgefunden haben. Ein Eingehen darauf hat infolge des Mangels an Ma-

terial unterblieben müssen. Im ganzen ist überhaupt vermieden, genaue Feststellungen über den Zustand der Schiffahrt zu machen. Diese Unterlassung wird gerechtfertigt durch die Erwägung, daß die Inanspruchnahme der Binnenschiffahrt weit mehr als die jedes anderen Verkehrsmittels Konjunkturschwankungen unterworfen ist. Ganz abgesehen ist dabei von der schwankenden kaufmännischen Geschäftslage, die am Ende noch eher zu erfassen wäre, als die stets wechselnden physikalischenBedingungen, von derenDauer und Kosten der Fahrt überhaupt jede Verschiffungsmöglichkeit abhängen. Sodann ergibt sich aus denSchwankungen der Haferpreise die Ab- und Zuwanderung vom Land- zum Wasserweg. Wir haben uns begnügt, das Konkurrenzverhältnis festzustellen und im möglichen Falle zu erweisen, welcher Weg den Vorzug gehabt zu haben scheint.

Im ganzen ist die Feststellung gemacht, daß die Elbstraße im 15. und 16. Jahrh. mehr benutzt worden ist, als vielfach aus den Klagen und Konferenzen angenommen wird. Allein die dauernden Besprechungen sind schon ein Beweis dafür, daß die Elbe befahren wurde, sonst wären die Lasten nicht empfunden worden und man hätte sich nicht die Mühe um Erleichterung gemacht.

Das vom Elbhandel entworfene Bild ist keineswegs lückenlos. Zu verweisen ist auf die Bemerkung von Weißenborn (S. 5) über die mangelhafte Ueberlieferung von Elbzollmaterial und dessen hauptsächlich lokalhistorische Bedeutung.

Unberücksichtigt ist die Darstellung der Technik und Organisation der Schiffahrt geblieben, da darüber eine eingehende Untersuchung existiert[3]).

Als zeitlicher Endpunkt der Untersuchung gilt die Elbschiffahrtsakte von 1821. Zweifellos ist dieser Zeitpunkt etwas willkürlich gewählt, da damit die Elbhandelspolitik nicht zu Ende ist. Indessen wird durch die Akte die Entwicklung im 19. Jhrh. eingeleitet, die unter anderen wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten steht, als die der Jahrhunderte vorher. Zudem reihen sich hier andere Untersuchungen an[4]), die die Weiterentwicklung des Elbhandels, allerdings ausgehend von der Elbschiffahrt, behandeln.

I. Hauptteil.

Der Elbhandel bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts.

1. Kapitel.

Die verschiedenen Besiedlungsperioden des Elbstromgebietes bis zur Zeit Lothars von Sachsen.

Die Verkehrsgeschichte Deutschlands zeigt uns z. Zt. der Karolinger, Sachsen und Salier das Gebiet westlich der Elbe als ein einheitliches Verkehrsgebiet, dessen Achse der Rheinstrom bildete. Der Handel und das Gewerbe dieses Gebietes, die ihm eine so überragende Bedeutung verliehen, bauten auf der römischen Tradition auf. Der Mittelpunkt allen Verkehrs war Köln, von wo aus der Handel sich nach allen Richtungen erstreckte. Er gelangte in das Elbstromgebiet über Westfalen und die Altmark und drang sogar über die Grenzplätze, vornehmlich Bardowiek und Magdeburg, in die Slavenländer östlich der Elbe vor.

Der Grund für die geringe Bedeutung des Elbstromgebietes im Verhältnis zum Rheinstromgebiet in der frühmittelalterlichen Handelsgeschichte ist in dem wechselvollen Schicksal der Besiedlung dieses Teiles von Deutschland zu suchen.

Nachdem die in der Mitte des letzten Jahrhunderts v. Chr. von Norden andrängenden Germanen die keltischen Stämme aus ihren Sitzen in Mitteldeutschland vertrieben hatten[5]), finden wir als Besiedler der unteren Elbgebiete Sachsen und des Mittel- und Oberlaufes Suven. Diese weiter in ständiger Bewegung nach Westen und Süden befindlichen Suevenstämme, wurden erst nach der Festlegung der römisch-germanischen Grenze zu größerer Seßhaftigkeit gezwungen.

Wanderhandel hat, wie Funde [6]) beweisen, in den ältesten Zeiten bestanden[7]). Solcher Handel wird auch, allen widrigen Ereignissen zum Trotz, immer bestehen geblieben sein. Unser besonderes Interesse wird er nicht in Anspruch nehmen.

Eine gewaltige Veränderung der Besiedlung der Elbgebiete verursachte die Völkerwanderung. Die germanischen Stämme drängten nach Süden und Westen. Ihnen folgten die Slaven, die die verlassenen Gebiete kampflos besiedelten und die noch vorhandenen Reste germanischer Bevölkerung absorbierten. Im 5. Jhrh. erreichten die Slaven die Elbe. „Gegen 500 ist der letzte Germane von der südlichen Ostseeküste verschwunden" [8]). Im 6. Jhrh. drangen die Slaven bis zur Saale vor, die fortan mit der Elbe die Grenze gegen die Germanen bildete.

Weniger Veränderungen vollzogen sich während der Völkerwanderung in der Besiedlung der Gebiete der unteren Elbe, die auch weiter von den Sachsen bevölkert blieben.

Zwischen den Franken und Slaven setzten auch bald Handelsbeziehungen ein, die oft durch kriegerische Ereignisse unterbrochen wurden und sich sehr leicht mit solchen vermischten[9]).

Während sich im 7. und 8. Jhrh. ein blühender Handel zwischen dem romanisch-germanischen Frankenreich und den Mittelmeergebieten abwickelt, läßt sich im Elbegebiet noch nicht zwischen Kriegs-, Raub- und Handelszügen unterscheiden. Das Interesse der Frankenherrscher wurde durch die Kämpfe im Innern des Stammlandes von der Ostgrenze abgelenkt. Erst in der zweiten Hälfte des 8. Jhrh., mit dem Erstarken der Reichsgewalt unter den Karolingern, wandte sich die Fränkische Politik wieder dem Osten, Thüringen und dem Wendenlande zu. Damit setzte die Reaktion gegen das Vordringen der Slaven ein, die mit der Kolonisation des deutschen Ostens endete.

Das erste Ziel Karls des Großen war, die Ostgrenze zu sichern. Durch die Feldzüge von 805 und 806 wurde es erreicht. Der Grenzverkehr mit den Wenden wurde genau geregelt durch eine Instruktion an die Königsboten vom Jahre 805. Durch sie sollte der Grenzhandel unter der Aufsicht von Königsboten in 9 Städten konzentriert werden und zwar in

Bardowiek, Schessel bei Celle, Magdeburg, Erfurt, Hallstadt bei Bamberg, Forchheim, Priemberg bei Burglengenfeld, Regensburg und Lorch. Diese vom Diedenhofener Kapitulare festgestellte Linie bildete die wirtschaftliche Grenze zwischen Franken und Slaven, die nicht mit der politischen, als die bei Kriegszügen nach Nordosten die Elbe genannt wird[10]), zusammenfiel. Die von Karl dem Großen getroffenen Regelungen beziehen sich, was die Elbe als Grenze angeht, in erster Linie auf den Uebergangshandel. Damit kann aber dem Flußverkehr auf der Elbe nicht jegliche Bedeutung abgesprochen werden. Ein solcher wird freilich nur in sehr geringem Umfange stattgefunden haben, da der Tausch sich in erster Linie als Grenzhandel abgespielt hat und so eher im Quer- als im Längsverkehr befriedigt werden konnte. Der Verkehr auf der Elbe gelangte erst mit dem Zeitpunkt zu wesentlicherer Bedeutung, wo die Elbe den Charakter eines Grenzstromes zu verlieren begann. Am ehesten geschah das in den Gebieten der unteren Elbe, die infolge ihrer schon länger seßhaften Sachsenbevölkerung am frühesten an Bedeutung unter den Elbanliegern gewannen.

Während langsam in den Elbgebieten die Folgen der Völkerwanderung und der slavischen Besiedlung beseitigt wurden, blühte im Rheingebiet ein starker Verkehr, der in erster Linie vom Rheinstrom selbst bewältigt wurde. In dem Maße wie die germanische Besiedlung der Gebiete östlich der Elbe fortschritt, streckte der Verkehr vom Deutschland westlich der Elbe, das während des frühen Mittelalters ein in sich geschlossenes Verkehrsgebiet bildete, seine Fühler nach dem Osten aus. Ein solcher Westosthandel hat die der Elbe anliegenden Siedelungen als Brückenstädte benutzt. Wie später zu zeigen ist, bildete in hervorragendem Maße diese Funktion die Gründungsursache.

Die unter Ludwig dem Frommen fortgesetzte erfolgreiche Ostpolitik Karls des Großen erlitt während der Streitigkeiten im Innern des Karolingerreiches eine Unterbrechung. Die Teilung des Reiches schuf die Grundlage für ein Deutschland, das ein politisch selbständiges Gewicht auf den rechtsrheinischen Teil des Reiches legen konnte. Die spätere Folge dieser Entwicklung war die Wiedergewinnung der im 6., 7. und 8. Jahr-

hundert verlorenen Gebiete im Osten des damaligen Reiches, die für die Geschichte des Elbhandels von eminenter Bedeutung wurde. Im 10. Jhrh. setzten sich die Deutschen bis zur Elbe dauernd als Herren fest[11]). Dieses Vordringen war nur möglich unter dem Schutze der machtvollen Ostpolitik der Sachsenkaiser. — Die Entwicklung in dieser Richtung ging stetig fort. Dem Ende des 11. Jhrh. eingetretenen Stillstand folgte im 12. Jhrh. eine umso stärkere Vorwärtsbewegung nach Osten unter Lothar von Sachsen. Als die deutschen Bauern und Bürger im 12. Jhrh. ihren Einzug in dem Osten rechts der Elbe begannen, gingen die Sorben in den an Kultur überlegenen Deutschen auf. Allmählich und meistens friedlich vollzog sich die Assimilation der Stämme, die über ein halbes Jahrtausend diese ehedem germanischen Gebiete innegehabt hatten.

---

2. Kapitel.

Der Handel im Elbstromgebiet und seine Umlagerung durch die ostdeutsche Besiedlungspolitik.

Bei der Betrachtung des Handels im Elbstromgebiet muß unterschieden werden zwischen solchem Handel, der den Lauf der Elbe kreuzt und sich in erster Linie als Grenz- und Landhandel darstellt und dem Handel, der den Flußlauf als Straße benutzt. Der erstere soll kurz als Quer-, der letztere als Längshandel bezeichnet werden. — Aus der ursprünglichen Lage der Elbe als Grenzfluß ist dem Querhandel bis zum 12. Jhrh. die größere Bedeutung zuzuschreiben. Der Längshandel gewinnt in dem Grade, wie die Grenze des Reiches mehr und mehr nach Osten verlegt wird. Die Elbe, die bis dahin den Handel mehr behindert hat und höchstens dem lokalen Austausch dienen konnte, wird damit selbst ein kontinuierlicher Verkehrsweg von steigender Bedeutung.

a) Das Gebiet der Unterelbe.

Die für den Grenzverkehr wichtigsten Orte sind Bardowiek und Magdeburg gewesen, die schon das Kapitulare von 805 als solche bezeichnet. — Die Bedeutung von Bardowiek beruhte auf seiner Stellung als letzte Markt- und Zollstelle vor

dem Elbübergang nach Transalbinien. Die Nähe der Lüneburger Salzquellen mag die Bedeutung des Fleckens erhöht haben. Wieweit die Bardowieker sich selbst am Fernhandel beteiligt haben, läßt sich nicht genau feststellen[12]). Wichtig scheint für die Bewohner, im Zusammenhang mit dem Salzhandel, der mit Fischen gewesen zu sein[13]). An diesem beteiligten sich hervorragend die Gebiete nördlich des Harzes. Bei allem Handel auf Bardowiek wurde der Landweg bevorzugt. Hätte man z. B. die Elbe benutzt, so hätte das den Harzgebieten näher liegende Magdeburg eine bessere Einschiffungsmöglichkeiten geboten[14]). Doch darüber schweigt die Ueberlieferung. — Die Fährstelle für den transalbingischen Handel von Bardowiek wird Artlenburg gewesen sein, das uns in dieser Eigenschaft urkundlich belegt zuerst im 12. Jhrh. entgegentritt[15]). Seiner geographischen Lage nach muß dieser Ort eine uralte Fährstelle sein, die auch weiter hohe Bedeutung hat[16]). — Die nächst diesem Ort im frühen Mittelalter meist benutzte Elbübergangsstelle ist Stade unterhalb Hamburg. Hier überquerte besonders der Verkehr von Westfalen nach dem dänischen Handelsplatz Schleswig die Elbe. Als im 12. Jhrh. der deutsche Handel in Schleswig unterbrochen wurde, schwand auch die Bedeutung Stades. Der Schleswiger Handel ging mit dem von Bardowiek auf Lübeck über[17]).

Ebenfalls eine Uebergangsstelle für den Handel nach Schleswig, aber von geringerer Bedeutung als die bei Stade, bestand bei Hamburg. Sie wurde von Kaufleuten aus Wijk by Duurstede benutzt[18]). Die geographischen Verhältnisse bei Hamburg lassen eine solche Rolle als Querhandelsplatz und Brückenstadt möglich erscheinen[19]). Die erste Anlage[20]) von Hamburg kann man als Beweis ansehen, daß der ursprüngliche Anlaß zur Siedlung nicht die Nähe der Elbe war, sondern der günstige Baugrund auf dem Geestrücken, der Flußübergang und die Wasserstraßen der Alster und Bille. — Die erste urkundliche Nachricht von Hamburg erhalten wir durch Karl den Großen[21]). Der schon lange vordem dort stattfindende Handelsverkehr wird uns 888 urkundlich bezeugt[22]). Nach einem sehr wechselvollen Schicksal und mehreren Zerstörungen durch Slaven und Normannen, die die Verlegung des Erzbischofsitzes nach Bremen notwendig machten[23]), gelangte die Stadt 1100

zusammen mit Holstein an den Grafen Adolf I. von Schauenburg. Erst aus der Verschmelzung der ursprünglichen Altstadt mit der 1188 gegründeten gräflich-schauenburgischen Neustadt entstand das eigentliche Hamburg [24]).

Diese Ereignisse fallen in die Zeit, in der sich die Konsolidation im Osten des Reiches vollzieht; sie sind zu einem guten Teil wohl deren Folgen. Die Gründung der Neustadt Hamburgs [25]) auf der eingedeichten Elbmarsch charakterisiert die Umlagerung der Handelsinteressen der Stadt, die jetzt auch am Längshandel Anteil nimmt [26]). Die im Anfang des 13. Jhrh. erfolgten großen Zollfestsetzungen in Hamburg zeigen den Umfang, in dem sich der Elblängshandel im Zusammenhang mit den Städtegründungen im Elbgebiet belebte. Auf diese Zollrolle von 1236 wird später zurückzukommen sein.

Eine wichtige Rolle in der Umlagerung der Handelsverhältnisse an der Unterelbe hat Heinrich der Löwe gespielt. Die königliche Zollstelle Bardowiek erfreute sich lange Zeit seiner Gunst und Förderung [27]). Seine Stellung änderte sich jedoch. Als er 1189 aus der Verbannung zurückkehrte und die Bardowieker ihn von ihren Toren fortwiesen, zerstörte er die Stadt. Diese Zerstörung wurde von entscheidender Bedeutung für Lübeck und auch für Lüneburg. Lübeck, der von Slaven niedergebrannte Flecken, kam 1189 in den Besitz Heinrichs und wurde besonders nach 1189 von ihm in jeder Beziehung gefördert und mit Privilegien ausgestattet [28]). Damit erledigte sich auch die handelspolitische Mission Bardowieks, da das rein verkehrsgeographische Moment, das seine Bedeutung ausgemacht hatte, letzter Marktort an der Nordostgrenze des Reiches zu sein, mit der Förderung und Sicherung Lübecks fortfiel [29]). Die Zerstörung am 29. Oktober 1189 ist nur der formelle Abschluß einer Entwicklung, die sich anbahnen mußte, als man begann, die Reichsgrenze über die Elbe hinweg weiter nach Osten zu verlegen. — Die Funktionen der verschwundenen Stadt wurden zwischen Lübeck und Lüneburg geteilt. Lübeck übernahm den Handel nach dem Osten und erlebte eine gewaltige Blüte [30]), die noch gefördert wurde dadurch, daß es mit der Funktion von Bardowiek auch die von Schleswig übernahm [31]).

Die Salzstadt Lüneburg, die als solche schon im 10. Jhrh. bezeugt ist [32]), übernahm neben der Salzproduktion jetzt auch selbständig den Salzhandel [33]). Jedenfalls beginnt mit dem Ende des 12. Jahrhunderts ein Aufschwung der Stadt, dessen unmittelbarer wie auch mittelbarer Grund die Zerstörung Bardowieks zu sein scheint. Denn durch die erst so ermöglichte Förderung Lübecks ist dem Lüneburger Salz der wichtige Absatz als Travesalz nach der Ostsee eröffnet worden. Zur Wahrung seines Salzhandelsmonopols, dem sich im 16. Jhrh. ein solches für die Spedition anschließt, ist Lüneburg gezwungen worden, in die Elbhandelspolitik einzugreifen. Als entscheidende Stimme im Konzert der Elbanlieger wird es späterhin unser Interesse weiter in Anspruch nehmen.

Von größter Einwirkung war die mit der Gründung Lübecks gekennzeichnete Umlagerung der Handelsverhältnisse an der Unterelbe auf Hamburg. Die Uebergangsstelle für den Handel nach Schleswig, Stade, die zudem noch begünstigt war durch einen guten Hafen an der Mündung der Schwinge in die Elbe [34]), hatte vor Hamburg einen Vorsprung in der Entwicklung [35]). Die Bedeutung Stades beruhte auf seiner Lage am linken Elbufer, von wo es den Hafen für den Verkehr des sächsischen Hinterlandes, überhaupt des kulturell den rechtselbischen Gebieten überlegenen linkselbischen Teile Deutschlands, nach der See bildete. Die Lage Stades wurde mit dem Zeitpunkt ungünstig, wo der baltische Transit bestimmend für die Bedeutung der Elbmündung wurde. Jetzt war die Stellung Hamburgs günstiger. Da die Umlandfahrt noch gescheut wurde, ging der Verkehr auf der Nordsee bis Hamburg, von dort wurden die Waren auf dem Landwege nach Lübeck geschafft, das sie dann in die Ostseegebiete vermittelte. Die dort eingetauschten Produkte gingen denselben Weg nach Westen. Es ist nach alledem kein Zufall, daß gerade 1189 die Neustadt von Hamburg gegründet und damit die ganze Siedlung zum Hafenplatz gemacht wurde. Der Transit von Westen nach Osten über die Wurzel der jütischen Halbinsel hat in dem Zeitpunkt des Aufblühens von Lübeck diese Gründung verlangt [36]). Wenn auch schon etwas Eigenhandel, besonders mit landwirtschaftlichen Produkten der Umgebung in Hamburg ge-

trieben wurde, so beruhte doch die Hauptbedeutung in der Stellung als Umschlagsplatz für den Verkehr zwischen der Nord- und Ostsee, als Ausgangspunkt für den baltischen Handel. — Die hier geschilderten Vorgänge sind entscheidend für die Entwicklung der Stadt; sie dürfen nur unter diesem Gesichtspunkt das Interesse im Rahmen der Untersuchung beanspruchen. Weit wichtiger ist die um die gleiche Zeit beginnende Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit den anderen Elbanliegern, besonders mit den märkischen Städten. Hier gelingt zuerst der Nachweis eines fortgesetzten Längshandels auf der Elbe. Bezeichnend bei der Entstehung der märkischen Städte als Parallelerscheinung zu der Hamburgs ist die Tatsache, daß die ersten Siedlungen auf Querhandel eingestellt waren und erst später zum Längshandel unter Benutzung des Elbstromes übergingen.

b) Das Gebiet der Mittelelbe.

Die Altmark bildete die natürliche Vermittlerin zwischen dem westlichen Deutschland und dem eigentlichen Kolonialland im Osten. Die Entstehung der Städte dort fällt größtenteils in das 12. und in den Anfang des 13. Jhrh., also in die Zeit der deutschen Kolonisation. Sie liegen ausnahmslos neben landesherrlichen Burgen, die vordem mit kleineren Siedlungen schon bestanden haben. Aus diesen Flecken haben sich die Städte nicht allmählich entwickelt, sondern sind, nach ihrem Gesamtaufbau zu urteilen, völlige Neuanlagen. Ihr Standort ist vor allem von militärischen Rücksichten bestimmt, da es sich ausnahmslos um an den Rändern von Urstromtälern gelagerte Brückenstädte im weiteren Sinne handelt. Die Anlage an Uebergangsstellen über Niederungen ist ein Beweis, daß die Bewohner nicht vornehmlich auf den Betrieb von Landwirtschaft, sondern auf Handel, Gewerbe und Verkehr eingestellt waren. Erst später gesellten sich mehr Ackerbürger hinzu [37]). Alle diese angeführten Tatsachen zeigen den unmittelbaren Zusammenhang des Aufblühens der Altmark mit der Konsolidierung der politischen Verhältnisse in den Gebieten östlich der Elbe.

Die Geschichte, der Handel und die Handelspolitik der märkischen Städte sollen im einzelnen im nächsten Abschnitt

behandelt werden, da ihre Bedeutung für den Längshandel in die Zeit der Stadtwirtschaftspolitik fällt, während sich ihre Querhandelsaufgaben mit der Beendigung der Kolonisation fast völlig erledigen.

Die einzelnen Stadien der Entwicklung des Handels an, über und auf der Elbe, spiegeln sich in der Geschichte der Stadt Magdeburg wieder. Wir haben hier eine ganz typische Brückenstadt vor uns. Sowohl dem Oberlauf wie dem Unterlauf der Elbe bei Magdeburg zu verbreitet sich das Elbtal und bildet Nebenarme und Altwässer. Einzig an der Stelle, wo die Stadt steht, reicht steiles Ufer bis zum Fluß, dem auch von der rechten Seite eine trockene Zone sich nähert [38]). Der Uebergang über den Fluß selbst wird durch günstige Inselbildungen erleichtert. Außerdem liegt die Stadt am Rande eines fruchtbaren Ackerbaugebietes, dessen Produktion das ganze Mittelalter hindurch weit über den Bedarf der Stadt hinausging und erhebliche Ueberschüsse dem Handel zur Verfügung stellte. Das Kapitulare Karls des Großen von 805 erwähnt Magdeburg als einen der neun Grenzhandelsplätze. Ein Stapelrecht begründete das Kapitulare nicht, sondern festigte nur eine Stellung im Handel, deren natürliche Wirkungen denen eines Stapelrechtes gleichkommen [39]). — Da bei Magdeburg die Elbe den westlichsten Punkt erreicht und somit dem Verkehrsgebiet des Rheines am nächsten kommt, muß der Ort schon in ältesten Zeiten das Ziel und zugleich den Uebergangsplatz des Westost- und Ostwestverkehrs gebildet haben [40]). Zudem lag sie am Beginn des Naturweges nach Osten [41]). Wir finden in Magdeburg die denkbar günstigsten Vorbedingungen für die Entwicklung eines außerordentlich wichtigen Quer- und Grenzhandelsplatzes, der außerdem noch am Elbstrom lag und damit auch seine Bedeutung in der Zeit behaupten konnte, als der Querhandels zu Gunsten des Längshandels verlor. Magdeburg blieb aus diesen Gründen vor dem Schicksal von Bardowiek bewahrt. — Ueber Magdeburgs Handel im 8. und 9. Jhrh. erfahren wir, außer daß der Ort weiter dem Grenzhandel diente, nichts. — Den größten Aufschwung erlebte die Stadt unter den Sachsenkaisern im 10. Jhrh., namentlich unter Otto I., der sie zum Ausgangspunkt seiner Ostpolitik machte. Magdeburg wurde als die bedeutendste Handelsstadt rechts des Rheines

gerühmt. Die vornehmste Bedeutung im 10. Jhrh. wird der Querhandel gehabt haben. Indessen ist für diese Zeit auch ein Elblängshandel anzunehmen [42]), der allerdings geringe Ausdehnung gehabt haben mag, da die übrigen Elbhandelsplätze in ihrer Entwicklung noch weit hinter Magdeburg zurückstanden. Zur Zeit Ottos III. muß die Stadt sehr unter den unsicheren Grenzverhältnissen gelitten haben [43]). Im 12. Jhrh., als Lothar von Sachsen die Reichsgrenze wieder sicherte und erobernd ins Wendenland vordrang, besserten sich auch die Handelsverhältnisse in Magdeburg wieder. Aus dem Jahre 1136 haben wir die erste Nachricht, die uns die Beteiligung der Magdeburger am Elbhandel talwärts bezeugt [44]). Ueber das Ziel dieses Handels ist nichts zu erfahren; jedoch liegt die Vermutung nahe, daß wir hier eine Handelsverbindung der Altmark mit der alten Stadt Magdeburg vor uns haben [45]). Ueber Magdeburg scheint auch die Handelsverbindung Braunschweigs mit Hamburg geführt zu haben [46]). Diesem Handel elbabwärts und in die linkselbischen Gebiete entsprach ein solcher in die Gebiete rechts der Elbe, der im 12. Jhrh. vorwiegend die Stadt Burg zum Ziele hatte [47]). Für das 13. Jhrh. gelingt der Nachweis von Handelsbeziehungen, die sich über den ganzen Lauf der Elbe ausdehnen.

c) Das Gebiet der Oberelbe.

Erst im 10. Jhrh. gelangten die Elbgebiete oberhalb Magdeburgs wieder in deutsche Hände. Unter Karl dem Großen bildete Erfurt den östlichsten Stützpunkt des Reiches in dieser Gegend. Allmählich wurde die Grenze weiter nach Osten verlegt; im 9. Jhrh. wurde Merseburg politischer Mittelpunkt für die Unternehmungen im Osten des Reiches. 928 drang Heinrich I. in das Land der Daleminzier vor und legte an der Elbe den festen Platz Meißen an. Um das Jahr 1000 erfolgte die Eroberung der weiter östlich gelegenen Elbgebiete. Die Gewinnung für das Deutschtum vollzog sich hier so friedlich wie in den Gebieten der Mittelelbe. Die Kolonisten siedelten sich auch hier in der Nähe der Burgwarte und Uebergänge an. Die Mehrzahl der Städte ist um 1200 angelegt, im Nordwesten früher als im Südosten [48]).

Urkundlich zu belegen ist Handel im Meißener Gebiet zu-

erst im Jahre 983 und zwar für die Elbstrecke zwischen Belgern und Meißen. Die Ansichten über die Art dieser Zölle, ob Durchgangszölle auf der Elbe, oder Uebergangszölle über die Elbe, sind geteilt [49]). Da die Existenz eines Hafens in Meißen bezeugt ist, lassen wir die Zölle als Durchgangszölle gelten. Im ganzen ist wohl anzunehmen, daß die Lage des bischöflichen Sitzes Meißen eine ähnliche wie die von Magdeburg, allerdings mit ungleich geringerer Bedeutung, gewesen ist. Längs- und Querhandel werden sich auch hier gegenseitig ergänzt haben.

Handelsbeziehungen auf der Elbe zwischen Böhmen und Sachsen haben sich im 11. Jhrh. angebahnt. Gehandelt wurde elbabwärts mit Getreide und Wein, elbaufwärts gingen besonders Salz und Fische [50]).

---

3. Kapitel:

Ergebnisse.

Als Resultat der Untersuchungen über die Elbhandelsverhältnisse bis zum Beginn des 13. Jhrh. sind folgende Feststellungen zu machen: Ein Wanderhandel hat im Elbgebiet schon von jeher stattgefunden und wird auch von den Besiedelungsverschiebungen nicht berührt worden sein. Der Bernsteinhandel mit seiner festen Nordsüdrichtung verschwand im ersten Jahrtausend v. Chr. aus dem Elbtal. In der Zeit der Völkerwanderung blieb die Unterelbe linksseitig von Sachsen besiedelt, im Gebiet der heutigen Altmark besetzten die Slaven das linke Ufer; von der Mittelelbe ab bildete die Saale die östliche Grenze des Frankenreiches. Ueber Handel außer solchem, der große Aehnlichkeit mit Raub- und Kriegszügen hat, wird in dieser Zeit nichts berichtet. Im 9. Jhrh. gebieten die Karolinger dem Vordrängen der Wenden Halt und setzen Grenzhandelsplätze fest, an denen sich lebhafter Querhandel entwickelt. Uns interessieren hier Bardowiek und Magdeburg. Auf der linken Unterelbseite blüht Stade im Verkehr mit Schleswig und Westfalen. Die alte Siedlung Hamburg ist noch ohne jegliche Bedeutung.

Nach einer Periode der Ruhe wird das Vordringen der Deutschen nach der Elbe und darüber hinaus im 10., 11. und

12. Jhrh. fortgesetzt. Die Altmark wird besiedelt, das Gebiet der Oberelbe wird etwas später ebenfalls von den Deutschen besiedelt. Die Slawen werden bis zum 10. Jhrh. von der linken Elbseite verdrängt und im 11. Jhrh. von der rechten. Von den karolingischen Grenzhandelsplätzen verliert Bardowiek im 12. Jhrh. schnell an Bedeutung zugunsten von Lübeck. Mit Schleswig und der Sicherung des rechten Elbufers schwindet die Blüte Stades. Hamburg auf dem rechten Elbufer beginnt seinen Aufstieg als Nordseehafen für den aufkommenden baltischen Transit und als Hafenplatz für den Verkehr der binnenländischen Elbstädte mit den Seegebieten. — Infolge seiner günstigen Lage bleibt der alte Grenzhandelsplatz Magdeburg vor dem Schicksal Bardowieks bewahrt und erhält sich seine Bedeutung auch über die Zeit der Konsolidierung der Verhältnisse im Osten, gefördert durch die Fürsorge der Fürsten.

Spuren einer bewußten Handelspolitik sind in dieser Zeit nicht zu finden. Der Handel ist vorwiegend Querhandel, verliert aber in dem Grade, in dem der Elbe die Eigenheiten des Grenzstromes genommen werden, an Bedeutung, zugunsten des Längshandels.

Elbschiffahrt scheint im 10. Jhrh. von Magdeburg und von Meißen aus stattgefunden zu haben. Im 11. Jhrh. scheint sich auch Böhmen beteiligt zu haben. Bestimmt bezeugt ist Schiffsverkehr von Magdeburg talwärts im 12. Jhrh. Die Vorstellung, die wir von den Wege- und Verkehrsverhältnissen des frühen Mittelalters haben, legt die Vermutung nahe, daß der Elbstrom, wie alle Wasserwege, schon von jeher als Fahrstraße benutzt worden ist. Ein eigentlicher Handelsweg konnte die Elbe jedoch erst mit der Wiederbesiedelung des rechten Ufers, mit der dadurch erfolgten Sicherung der Stromes vor Grenzstreitigkeiten und mit der durch die Ostkolonisation erfolgten Gründung von Austauschplätzen an dem Unter-, Mittel- und Oberlauf werden.

Die erste Nachricht von einer Elbfahrt stammt aus der Zeit Karls des Großen[51]). Im 10. Jhrh. wurde die Elbe und Saale zu einem kostbaren Transport benutzt[52]). Im 11. und 12. Jhrh. häufen sich solche Nachrichten von Unternehmungen zu Schiff auf der Elbe, die aber immer noch gelegentlichen Charakter

haben [52]). Sie lassen indessen den Schluß zu, daß, wie die Elbe militärischen und Reiseunternehmungen hoher Persönlichkeiten gedient hat, sie auch zu Handelsunternehmungen wird benutzt worden sein [53]), soweit dazu ein Bedürfnis vorgelegen hat, und soweit die physikalischen Vorbedingungen gegeben waren.

---

6. Kapitel.

Ergebnisse.

Der Zustand des Elbhandels mit der Elbschiffahrt vom 13. bis 16. Jahrhundert.

Wir haben festgestellt, daß auf der Elbe von alters her Schiffahrt getrieben worden ist. Eine Regelmäßigkeit ist nicht nachzuweisen gewesen, hierzu scheint noch kein Bedürfnis vorgelegen zu haben.

Mit der Wiederbesiedlung der Elbgebiete durch die Germanen änderte sich dieser Zustand. Dem Querhandel, der, als die Elbe noch Grenzstrom war, überwog, gliederte sich allmählich ein Längshandel an. Durch die Besiedelung entstanden bestimmte Städte oder Städtegruppen im Elbgebiet, die untereinander mit Hilfe des Elbstromes in Handelsbeziehungen traten. Es waren die sächsischen Städte mit Pirna an der Spitze, Magdeburg, die märkischen Städte sowohl links wie rechts der Elbe, zu denen teilweise auch Magdeburg und Lüneburg gehörten und Hamburg.

Die Schiffahrt auf der ganzen Elbe war bis zur ersten Hälfte des 14. Jhrh. völlig frei, nur Zoll und Geleitabgaben wurden entrichtet [305]). Infolge der großen Abhängigkeit von physikalischen Vorbedingungen wird sich die Schiffahrt in der Regel etappenweise abgespielt haben [306]). Als solche Umschlagsplätze kamen in Betracht Pirna und Magdeburg, die infolge der Beschaffenheit des Flußbettes bei niedrigem Wasserstand die Schiffahrt behinderten. So entstanden Gewohnheiten, die einem Stapelrecht sehr ähnlich waren.

In Böhmen bildete Leitmeritz den natürlichen Stapelplatz. Von hier aus wurden mit Pirna die Güter Böhmens, Getreide, Wein, Felle, Häute, Metall und Metallwaren gegen andere, besonders Salz und Heringe, eingetauscht.

Ueber die im Pirnaer Handel bewegten Güter ist aus verschiedenen Quellen, namentlich aus der Zollrolle von 1325, eine genaue Vorstellung zu erhalten [307]).

Für Magdeburg steht eine ähnliche Quelle für das 14. Jhrh. nicht zur Verfügung. Jedoch können wir uns auch von den Waren, die den Handel Magdeburgs beschäftigten, ein Bild machen [308]). Die überragende Rolle, die dabei dem Getreide zukommt, wird durch die Kämpfe illustriert, die sich bei seiner Verschiffung abspielten.

Der Handel mit den Produkten der Land- und Forstwirtschaft, zu denen noch solche des Harzbergbaues kamen, spielte eine große Rolle in den Beziehungen, die zwischen Magdeburg, Lüneburg, den märkischen Städten und Flandern bestanden. Dieser Handel vollzog sich ausschließlich auf dem Schiffahrtswege. Man fuhr auf den kleinen Wasserstraßen zur Elbe, diese abwärts und entweder durch die Süder- oder die Norderelbe in die See nach Flandern. Ueber die in dieser Handelsverbindung bewegten Güter gibt eine von Boschan gemachte Aufstellung genauen Aufschluß [309]). Diese Warenliste deckt sich ungefähr mit der, die Weißenborn zusammengestellt hat [310]).

Seit ungefähr 1300 hatte das Getreide eine überragende Bedeutung für den Elbhandel erhalten. Gleichzeitig stieg auch das Interesse für Mehl, Bier, Mühl- und Bausteine, während vorher Tuche und Heringe, außerdem Leinwand, Waid, Getreide, Oel und Metalle die meistverschifften Güter waren [311]). Es war das die Zeit, in der das Wirtschaftsleben in Deutschland sich zu heben begann. Ungefähr um 1500 trat dann wieder der Abstieg ein, hervorgerufen durch Momente der inneren und äußeren Entwicklung.

Der Getreideverschiffung wegen spielten sich sowohl in Magdeburg wie in Brandenburg Kämpfe zwischen den Städten und der Ritterschaft ab. Ueber einen solchen Getreidetransport auf zwei Schiffen aus der Umgebung von Magdeburg nach Hamburg erfahren wir näheres aus den Aufzeichnungen des Hauptmanns zu Wolmirstedt vom Jahre 1492 [312]).

Mit dem 16. Jhrh. setzte eine Wendung in der Geschichte des Elbhandels ein. Das im 15. Jhrh. ausgebildete Hamburger Stapelrecht zerstörte die flandrisch-deutschen Handelsbeziehungen dadurch, daß es die Elbe nach der See abriegelte.

Ebenso beeinträchtigte das am Ende des 15. Jhrh. entstandene Leipziger Stapelrecht den Elbhandel der sächsischen Städte mit Magdeburg und den weiter unterhalb liegenden Elbgebieten. Diese Einengung des Elbhandels von Norden und Süden scheint mit ein Grund zu dem Verfall des Handels der märkischen und sächsischen Elbstädte gewesen zu sein. Der Handel Magdeburgs, der unter dieser Entwicklung ebenfalls litt [313]), konnte nicht zerstört werden, weil die günstige Lage der Stadt den Handel stets anziehen mußte, sodann, weil die Stadt trotz aller Anfechtungen das natürliche Korn-Schiffahrtsmonopol für Mitteldeutschland besaß. — Den Elbhandel Magdeburgs aufwärts nach Sachsen zu zerstören, gelang dem Leipziger Stapelrecht auch nicht. Das beweist die stattliche Zahl von Gütern, die 1513 ein Elbzoll beim Durchgang in Wittenberg belastet [314]).

Aus der sowohl in Hamburg, als auch im eigenen Gebiet ungünstiger werdenden Lage, fand Magdeburg durch den Vertrag von 1538 einen Ausweg. Durch ihn wurde die Schiffahrt mit Hamburg belebt und als Monopol beider Städte aufgefaßt. Gleichzeitig aber wurde das magdeburgische Stapelrecht gestützt und hat durch strenge Handhabung zusammen mit dem von Leipzig die Wirkungen auf die Oberelbe erzielt, über die auf den Schiffahrtstagungen von 1548 und 1565 geklagt wird.

Das Bild, das wir aus den Konferenzverhandlungen von dem tatsächlichen Zustand des Elbhandels erhalten, ist überaus unklar. Trotz der entgegenstehenden Behauptungen anderer Schriftsteller [315]) ist Schiffahrt auf der ganzen Elbe festgestellt worden. Sie muß vorher lebhafter gewesen sein, als im letzten Viertel des 15. Jhrh. [316]). Auch während der zwei ersten Dezennien des 16. Jhrh. muß die Lage ungünstig gewesen sein, sie besserte sich erst im dritten Jahrzehnt, wie die ersten Klagen von Lüneburg beweisen [317]). Die während der Zeitspanne von mehr als 50 Jahren festgestellten Schwankungen der Schiffahrtslage sind wohl in erster Linie ein Ergebnis der sich vollziehenden Aenderungen der Handelsverhältnisse an der Elbe. Im 15. Jhrh. scheiden immer mehr die märkischen Städte aus dem Elbhandel aus. Brandenburg und Lüneburg bemühen sich erfolglos um seine Wiederbelebung. Inzwischen kräftigt sich der Warenstrom von Hamburg zu Wasser ins Binnenland so, daß 1529 Lüneburg über seinen ungewöhnlichen

Umfang klagt. Jetzt setzt die Annäherung zwischen Hamburg und Magdeburg ein, gegen die Lüneburg und Brandenburg opponieren [245]). Daß die Schiffahrt vom Ende des 15. Jhrh. bis ins zweite Viertel des 16. Jhrh. fast völlig brach gelegen hat, oder in weit geringerem Maße als jetzt betrieben worden ist, wird dadurch bewiesen, daß Lüneburg immer wieder eine freie Schiffahrt als ungewöhnlich und noch nie dagewesen hinstellt. Es erhebt einen Stapelanspruch und behindert mit dessen Hilfe gewaltsam die Elbschiffahrt. Trotzdem scheint an dem Zustand der Schiffahrt nicht viel geändert worden zu sein. Denn der Lüneburger und der Cellische Rat geben 1554 zu, daß die Schiffahrt immer noch zunähme [260]). Die beschlossenen Maßnahmen haben scheinbar auch keine großen Erfolge erzielt, da man den Brandenburgern und den Magdeburgern Begünstigungen zubilligte und den Salzschiffahrtsvertrag mit Griebe schloß. Der stärkste Beweis für den geringen Erfolg der Lüneburger Politik ist das Ergebnis der Wiener Verhandlungen. Wäre der Lüneburger Stapel noch wirksam gewesen, so hätten ihn weder die Stadt noch die Herzöge aufgegeben, da beide Teile davon die größten Vorteile gehabt hätten. So versuchte die Stadt, wenigstens ihren verfallenden Salzhandel zu erhalten, während der Herzog sich durch die Erhöhung der Elbzölle sicherte.

Der Wiener Vergleich führte tatsächlich für die Elbschiffahrt günstigere Zeiten herbei. Besonders die Hamburger Schiffer drangen in den mittelelbischen Verkehr ein und wurden dadurch von der Schiffahrt zwischen Hamburg und Lüneburg, an der sie sich vordem rege zu beteiligen begonnen hatten, fortgezogen [318]). Erst im 17. Jhrh. wandten sie sich diesem Verkehr, der die Waren, die bis Lüneburg den Landweg benutzten, die letzte Strecke nach Hamburg zu Schiff transportierte, wieder zu. Dadurch entstanden Konflikte, die die Verkehrsentwicklung zwischen Hamburg und Lüneburg charakterisieren.

Einen weiteren Beweis für den Rückgang des Hamburger Eigenhandels mit Lüneburg bildete die Tatsache, daß die Hamburger in den 60 er Jahren des 16. Jhrh. den Rechtskonsulenten für ihre Kaufleute von Lüneburg zurückzogen [319]).

Durch die Aenderung der Struktur des deutschen Handels im 16. Jhrh. hatte auch der Magdeburgs gelitten. Der Rat

versuchte wohl, durch den Vertrag von 1538 die Handelsstellung zu bessern. Dieser für die erste Hälfte des Jahrhunderts günstige Abschluß offenbarte in der zweiten Hälfte eine für Magdeburg schädliche Seite. Schon seit 1550 soll das Stapelrecht gegen die sächsische Schiffahrt nicht mehr so streng gehandhabt worden sein. Weiter machten die fortdauernden Streitigkeiten mit dem Erzbischof und den Vorstädten der Kornverschiffung wegen [320]) dem Rat der Stadt Magdeburg die strenge Durchführung des Stapelrechtes unmöglich. Die Feindschaft des Domkapitels führte soweit, daß der Administrator Joachim Friedrich 1570 die Hamburger aufforderte, Korn in seinem Lande aufzukaufen und einzuladen wo sie wollten, da er als Landesherr den Magdeburger Kornstapel nicht anerkenne [321]). Die Hamburger Schiffer, die durch drei Umstände: den Vertrag von 1538, die Aenderung in der Organisation des märkischen Kornhandels und den Wiener Vergleich begünstigt, in die Mittelelbeschiffahrt eingedrungen waren, leisteten der Aufforderung, trotz der Warnung Magdeburgs von 1578, die an die Abmachungen von 1538 erinnerte, in reichem Maße Folge [322]). Wohl gingen die Magdeburger mit bewaffneter Macht dagegen vor. Aber der Erfolg war nur ein Prozeß, der 1631 noch nicht beendet war. Die Blütezeit des Magdeburger Stapelrechtes und damit der Magdeburger Stadtwirtschaftspolitik war mit dem 16. Jhrh. zu Ende. Zu Calbe, Aken und Derben wurde Korn verschifft und die Stadt war nur in der Lage, sich 1609 beim Administrator zu beschweren, was natürlich ohne Erfolg blieb [323]). Im Gegenteil lieh das Domkapitel den Klagen der Kurfürsten von Brandenburg und Sachsen über die Behandlung ihrer Untertanen in Magdeburg willig sein Ohr. Der „Ausschuß der Kauf- und Handelsleute in Magdeburg" gab am 28. April 1603, veranlaßt durch die Beschwerden, eine längere Erklärung über das Stapelrecht ab und versuchte 1605, vom Kaiser Matthias eine Bestätigung zu erhalten, da das Domkapitel das Verfahren der Magdeburger nicht anerkennen wollte [324]). Ein ungünstiger Bericht des Domkapitels verzögerte die Bestätigung bis 1616. — Besonders geklagt wird über die Kornverschiffung zu Burg. Auch die Grafen von Barby versuchten, auf ihr Recht zurückzukommen.

Das Beispiel von Magdeburg zeigt, wie eine vordem mächtige Stadtwirtschaft von den im 16. Jhrh. erstarkenden Territorialgewalten niedergehalten und an der Ausübung der ihr zuträglichen Politik behindert wird. Trotz des Eifers, mit dem der Rat die Privilegien verfocht, war die Bemühung wirkungslos, da es an Macht fehlte. Die 1631 erfolgte Zerstörung, die den schon morschen Organismus traf, schloß gewaltsam die Periode der Stadtwirtschaftspolitik für Magdeburg ab. Wohl versuchte der Rat nach dem Kriege wieder mit großem Eifer für die Selbständigkeit und Blüte seiner Stadt zu sorgen. Aber zu Bedeutung gelangte Magdeburg erst wieder, als es in das feste System der brandenburgischen Territorialwirtschaftspolitik eingefügt worden war.

Trotz der Feststellung vom Niedergang Magdeburgs, die sich auf Beschwerden und Klagen stützt, dürfen wir uns kein falsches Bild von der magdeburgischen Elbschiffahrt machen. Wie schon die Beschwerde von 1609 zeigt, standen Calbe und Aken, kleine Städte oberhalb Magdeburgs, mit Sachsen auf dem Schiffahrtswege dauernd in Verbindung. Der 1571 der Schiffahrtskonferenz vorgelegte Tarif von in Magdeburg umgeschlagenen Gütern der Ober- und Unterelbe gibt ein Bild von einem erstaunlich vielseitigen Elbhandel [325]). Damit ist wieder ein Beweis erbracht, vorausgesetzt, daß die im Tarif genannten Waren auch wirklich in den Verkehr kamen, daß die Schiffahrt sowohl auf der Strecke oberhalb wie auch unterhalb Magdeburgs keinesfalls so behindert war, wie auf den Konferenzen behauptet wurde. Selbst die sächsische Schiffahrt scheint sich in der zweiten Hälfte des 16. Jhrh. von dem Druck des Leipziger Stapelrechtes losgelöst und auch andere Güter als Holz und Steine transportiert zu haben.

Scheinbar war die Lage des sächsischen Elbhandels bis in die zweite Hälfte des 15. Jhrh., in der sich die Verbindung von Böhmen nach Hamburg belebt haben soll [326]), günstig. Sie scheint schlechter gewesen zu sein in der Zeit vom Anfang bis zur Mitte des 16. Jhrh., da Leipzig den Warenstrom auf sich ablenkte und Magdeburg kein sächsisches Schiff ohne Vergleich durchließ. Erst seit der Belagerung der Stadt im schmalkaldischen Kriege besserte sich die Lage der sächsischen Durchgangsschiffahrt. Auf der Konferenz von 1551 ist

der sächsische Kurfürst einer freien Schiffahrt garnicht so sehr abgeneigt. — Auf die kurfürstlichen Salztransporte von Hamburg ist schon oben hingewiesen [327]), sie wurden von den bis Hamburg gelangenden Steinschiffen verlangt. Die Dresdener versuchten 1593, Hamburger Rohzucker auf dem Wasserwege an sich zu ziehen. Auch Pirna opponierte gegen die Absperrung [328]). Das alles sind Anzeichen, daß der Leipziger Stapel nicht mehr so streng den Elbstädten gegenüber gehandhabt werden konnte [329]). Weiter berichtet ein Zeitgenosse in Wittenberg 1580 von einem großen Handel auf der Elbe von Böhmen mit Flößen und Schiffen nach Hamburg [330]). Ein anderer Bericht eines Zeitgenossen sagt über einen ständigen Handelsverkehr zwischen Dresden und Magdeburg aus, an dem sich gelegentlich auch die anderen Elbstädte beteiligten [331]).

So kommen wir zu dem Ergebnis, daß trotz der vielen schiffahrtsfeindlichen Bestrebungen die Sperrung der Elbe keinesfalls so streng durchgeführt wurde, wie es die Konferenzen glauben machen können. Leider ist es nicht möglich, den Umfang der Konkurrenz, die zwischen der Landstraße über Lüneburg und der Elbstraße bestand, festzustellen [332]). Es ist nicht einmal ein genaues Bild von den Schwankungen der Verschiffung selbst zu erhalten. Die Feststellung muß genügen, daß, den von Hamburg, von Lüneburg, von Magdeburg und Leipzig einsetzenden Bindungen zum Trotz, auch im 16. Jhrh. Schiffahrt auf der Ober- und Unterelbe getrieben worden ist. Wohl scheint die Behinderung der Schiffahrt zeitweilig wirksam gewesen zu sein; aber immer wieder bemächtigt sich der Handel dieses billigen Transportmittels.

Während im 16. Jhrh. die Städte Magdeburg und besonders Lüneburg ihre Selbständigkeit den Landesherren gegenüber verlieren, verstehen Leipzig und vor allem Hamburg, ihre Macht zu wahren. Wie die Elbschiffahrtskonferenzen zeigten, dirigierte Leipzig die kursächsische Handelspolitik. Hamburg trieb unbeeinträchtigt seine alte Stadtwirtschaftspolitik auch im 16. Jhrh. weiter. Während die alte Hansestadt Lübeck immer tiefer sank, war Hamburgs Aufstieg unaufhaltsam. Von größter Bedeutung für die Stadt war der Handel mit Getreide, dessen Absatzkreis ständig erweitert wurde [333]), und dessen Produktionsgebiete durch die Verträge von 1538

und 1555 zur Versorgung des Hamburger Marktes gezwungen waren. — Der Kornhandel von Hamburg selbst war wieder genau geregelt durch den Rezeß von 1529, der sich auf denen von 1483 und 1458 aufbaute und die Grundlage für die angeführten Verträge bildete. Gegen die unerlaubte Vorbeifuhr wandte sich der Rezeß von 1548. Zusammengefaßt und erweitert wurden sämtliche Kornhandelsbestimmungen in den Kornordnungen von 1557 und 1596. Hauptsächlich kornpolizeiliche Bestimmungen mit solchen über Kornvermessung, Kornverwaltung und die Bestätigung der bisherigen Bestimmungen und Schiffahrtsordnungen brachte die neue Kornordnung von 1609 [334]). Neben dem Großhandel wurde der Kleinhandel nicht vernachlässigt; das Mandat von 1605 teilte alle Güter in zwei Klassen ein, in freie und bürgerliche Güter [335]).

Zum Aufschwung der Stadt Hamburg trug neben der Veränderung der Welthandelsstruktur auch der kühne Kaufmannsgeist bei, den die Stadt in ihren Mauern beherbergte. Zudem wurde sie noch begünstigt durch die Sperrung der Oder 1572 und den Fall Antwerpens 1585. Der Stettiner Getreidehandel ging seit 1572 größtenteils auf Hamburg und die Elbe über [336]). Von Antwerpen wurden tat- und kapitalkräftige Kaufleute, namentlich Engländer und spanische und portugiesische Juden vertrieben, die sich vorwiegend in Hamburg und in Leipzig niederließen.

Dieses Ereignis am Ausgang des 16. Jhrh. charakterisiert noch einmal die neue Lage des Handels in Deutschland: Hamburg und Leipzig sind die beiden aufstrebenden städtischen Gemeinschaften, denen der Fremdenzustrom sich zuwendet.

---

9. Kapitel.

Ergebnisse.

Wir haben die zusammenfassende Betrachtung über die Lage des Elbhandels in der Periode der Stadtwirtschaftspolitik mit der Feststellung geschlossen, daß Hamburg und Leipzig aufblühen, während die anderen deutschen Städte unter mannigfaltigem Druck zurückgehen. Auch für die Periode der

Territorialwirtschaftspolitik ist der weitere Aufstieg dieser beiden Städte zu beobachten. Neu ist jetzt, daß zwischen die Verbindung der beiden Handelsmetropolen sich eine andere Stadt schiebt, oder vielmehr geschoben wird, nämlich Magdeburg. Dieses erwirbt einen großen Teil seiner alten Bedeutung wieder und bringt den eigenen Elbhandel wieder zu hoher Blüte.

Die aus dem 16. Jhrh. überlieferte Bindung des Elbhandels an die Stapelrechte von Magdeburg und Leipzig ist durch den 30jährigen Krieg gelöst worden. Nahezu ungehindert wurde jetzt auf der Elbe Schiffahrt von Böhmen bis Hamburg getrieben. Ohne Respektierung besonderer Rechte beteiligten sich die Schiffer aus allen Elborten daran. Zufällig war die Konjunktur für den Elbhandel im letzten Viertel des 17. Jhrh. sehr günstig [560]), sodaß der letzte Rest des Magdeburger Stapelrechtes, die Reverse, ohne schädigende Wirkungen beseitigt werden konnten.

Außer der durch das Leipziger Stapelrecht, das auf der Elbe aber wenig respektiert wurde, war der Elbhandel jetzt keiner Bindung mehr unterworfen. Nur die Zölle belasteten den Verkehr unliebsam. Den deswegen einberufenen Konferenzen gelang es nur, die Zollerhebung zu ordnen, nicht aber die Zölle selbst zu reduzieren.

Mit dem Jahre 1713 war das gute Geschäft vorüber. Jetzt machte sich der hohe Zolldruck und für die Magdeburger Schiffer die fremde Konkurrenz sehr bemerkbar. Friedrich Wilhelm I. suchte durch Begünstigungen und Prämien, durch Wiedereinführung der Reverse und durch Privilegierung der Magdeburger Schiffer deren Lage zu bessern. Da Sachsen schon 1706 den Böhmen wieder die direkte Fahrt nach Hamburg verboten hatte und Preußen auch daran ging, die Schiffahrt der Magdeburger zu monopolisieren, kam es, daß dem Elbhandel im 18. Jhrh. wieder die im 17. Jhrh. gelösten Bindungen auferlegt wurden. Eine sehr strenge Scheidung der Elbfahrt wurde dadurch noch nicht durchgeführt. Bis in die 40 er Jahre des 18. Jhrh. ist dann ein direkter Elbverkehr zwischen Hamburg und Sachsen vor sich gegangen. Erst das 1747 wieder eingeführte magdeburgische Stapelrecht schloß die fremden Schiffer aus dem Verkehr nach Magdeburg aus und be-

schränkte die Sachsen auf den Elbhandel oberhalb Magdeburgs.

Durch diese Maßnahmen wirkte sich die schon seit 1730 bessere Lage des Elbhandels günstig auf die Magdeburger Elbschiffahrt aus. Dem Landweg über Lüneburg wurde jetzt nahezu jeder Handel entzogen. 1763 war die gute Lage des Elbhandels vorbei. Die Hamburger Krise und die hohen preußischen Transitzuschläge übten eine schlechte Wirkung in den folgenden Jahren aus. Von dieser schlechten Lage scheint der Landhandel profitiert zu haben.

Erst in den 70 er Jahren des 18. Jhrh. erholte sich der Elbhandel wieder dank der großen Fürsorge des preußischen Königs und der Neuordnung des preußischen Zollwesens. Seit 1788 begann sowohl für den Elbhandel wie für den Landhandel eine sehr günstige Konjunktur. Sie wurde schon in den ersten Jahren des 19. Jhrh. durch das Vordringen der Franzosen gestört. — Nachdem die besetzten Gebiete wieder an die alten Herren zurückgefallen waren, wurde auch das Problem des Elbhandels wieder zur Diskussion gestellt. Da die Wiener Schlußakte in Art. 109 die Freiheit der Flußfahrt verfügte, stand die Elbhandelsfrage in einem ganz anderen Lichte als bisher zur Verhandlung. Während bei den Konferenzen des 16. und 17. Jhrh. lange verhandelt wurde, um überhaupt erst einen Beschluß herbeizuführen, war solcher jetzt schon fertig vorhanden. Aufgabe der sich anschließenden Besprechungen war nur, Stellung dazu zu nehmen und die Rechte der einzelnen Elbanlieger der durch den Beschluß geschaffenen Lage anzugleichen. Zu diesem Zweck trat 1819 in Dresden eine „Kommission zur Organisierung der Elbschiffahrt" zusammen, die aus 10 Bevollmächtigten der Elbuferstaaten gebildet war. Ihre Verhandlungen führten nach drei Jahren zur Aufstellung der sog. Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821. Durch sie wurde die Freiheit der Elbschiffahrt von Melnik bis zur Mündung bestimmt [561]).

Mit der Feststellung dieser Akte ist für uns die Behandlung des Elbhandelsproblems und der sich daran anknüpfenden Elbhandelspolitik erschöpft.

Tatsächlich war damit der Elbschiffahrt bei weitem noch nicht die Basis gegeben, auf der sie sich zum freien modernen

Verkehrsmittel entwickeltn konnte [562]). Nach zahlreichen Verhandlungen kam 1880 die „Revidierte Elbschiffahrtsakte“ in Wien zustande, in der sämtliche bisherigen Abmachungen zusammengestellt wurden und die einer freien Entwicklung des Elbhandels jedes Hindernis aus dem Weg räumte.

Anmerkungen

[1]) In Bezug auf die Entwicklung der Stapelrechte glaube ich, im folgenden eine andere Ansicht vertreten zu können, als H. v. Below in „Probleme der Wirtschaftsgeschichte", S. 232 ff.

[2]) Naudé: Städt. Getreidehandelspolitik, S. 45: „Die Elbe wurde bis in das 16. Jhrh. in ihrem Unterlauf fast garnicht befahren." — Baasch: Kampf, S. 4: „Die Elbschiffahrt oberhalb der Ilmenaumündung verkümmerte" bis zum 16.Jhrh. — Schmollers Stellung zur Elbhandelsfrage ist sehr unklar: Märkisch. Forschg. XVIII, S. 317 behauptet er, daß im 15. Jhrh. kein Wasserverkehr oberhalb Lüneburg stattgefunden hat. — Der Verneinung von Elbhandel oberhalb Magdeburgs (Jahrb. f. Gesetzgeb. u. Verw. VIII, S. 1022) widerspricht er selbst: Jahrb. X, S. 705: „Die sächsische Schiffahrt hatte sich zu Ungunsten Magdeburgs und trotz mancherlei Proteste von Leipzig nicht unerheblich entwickelt." — Burmester lehnt ebenfalls für das 15. Jahrh. Elbhandel ab; desgl. E. Mai, S. 664, und H. Rachel (Handelspolitik, S. 94 ff).

[3]) Burmester, S. 178 ff.: Die Elbschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jhrh., ihre Organisation und Technik. 1921.

[4]) Fischer: Die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren. 1907; Pleissner: Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe, 1914; Schulze: Die Elbgüterschiffahrt, 1923; Werner: Die Entwicklung der Elbschiffahrt seit 1914, 1923.

[5]) L. Schmidt: Allgem. Gesch. der german. Stämme, S. 20 ff.

[6]) Zöllner, S. 3 f.: Funde im sächsischen Elbtale, die der Stein-, Bronze- und Eisenperiode angehören, wie Bernsteinperlen, Nadeln und Fibeln lassen auf eine Verbindung mit den norddeutschen Küstengebieten, mit der westlichen Latène- und Hallstattkultur, selbst mit Italien und Marseille schließen.

[7]) Vogel: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, S. 27 und 37: Der im zweiten Jahrtausend v. Chr. nachgewiesene Bernsteinhandel von der deutschen Bucht der Nordsee und der Südwestecke der Ostsee, der durch Mecklenburg, die Elbe aufwärts nach den Donaugegenden und von dort nach Italien ging, wurde um die Mitte des 1. Jahrtausends v. Chr. vom Elbtal nach der Weichsel verlegt, da der Ostseebernstein an Bedeutung für den Export nach dem Süden gewann.

[8]) Vogel: Seeschiffahrt, S. 72.

[9]) Als Beispiel dient die Geschichte des fränkischen Händlers Samo, der zu den Slaven kam und sie siegreich in ihrem Freiheitskampf gegen die Avaren führte. Er wurde darauf König der Wenden und kämpfte als solcher siegreich gegen den Frankenkönig, der ihn befehdete, weil fränkische Kaufleute in seinem Reich getötet worden waren. Kriegszüge ähnlicher Gründe wegen ereignen sich des öfteren: W. Schulze in Gebhardt, S. 153; E. O. Schulze, S. 5; Zöllner, S. 5 ff.

[10]) E. O. Schulze, S. 13: Das Capitulare von Boulogne.

[11]) E. O. Schulze: S. 44.

[12]) W. Stein, S. 363 ff: Bardowicker sind 1168 mit einem eigenen Priester am Heringsfang auf Rügen beteiligt.

[13]) W. Stein, S. 365: Vom Kloster Gröningen bei Halberstadt fanden regelmäßig Fahrten nach Bardowiek statt zum Einkauf von Fischen.

[14]) W. Stein: S. 369; Böchtold: S. 188 f. Eine andere Ansicht vertritt A. Kießelbach: Handelsstellung, S. 228 f. Er polemisiert gegen die von Bächtold verfochtene Ansicht, daß Bardowieks Stellung in erster Linie für den Querhandel bestimmend gewesen sei. Ihm erscheint die gegeringere Mühseligkeit und Kostspieligkeit des Wasserweges nach dem rheinischen Westen klar. Die Lüneburger reisen im 13. Jhrh. auf diesem Weg mit Kupfer nach Westen. Bardowiek scheint, wenn nicht direkt an einer Bucht der Elbe, so doch dem Strom viel näher gelegen zu haben als jetzt, da vor den Eindeichungen ein südlicher oberhalb Bardowieks abzweigender Elbarm, der sich unterhalb Bardowiek an der heutigen Mündung der Ilmenau in die Elbe mit dem Nordarm der Elbe wieder vereinigt zu haben scheint, das Hauptbett gebildet hat. — Für das 12. Jhrh. schaltet K. indessen die Möglichkeit der Seeschiffahrt bis Bardowiek aus und erkennt weiter unten den problematischen Charakter der Einwendung an, da die Frage zuerst zu lösen ist „ob wir von der Elbe aus für jene Zeit überhaupt bereits Anhaltspunkte für einen Verkehr über See nach dem Westen besitzen." — Ich schließe mich der Ansicht von Bächtold an, da im 12. Jhrh. ein Längshandel auf der Elbe schwerlich denkbar und bisher noch nicht nachgewiesen ist.

[15]) Weißenborn, S. 23: 1188, am 19. September wird Lübeck vom Zoll außer zu Artlenburg befreit; Weißenborn, S. 24; W. Stein, S. 351: Goslar wird am 20. November 1188 vom Zoll zu Artlenburg befreit.

[16]) Hahn, S. 164: Bei diesem Ort, 40 km oberhalb Hamburgs, treten die Geesträndер sehr nahe an die Elbe heran. Sie nähern sich gegenseitig bis auf fast 1500 m.

[17]) Aubin: Lübeck und München, S. 4 und 6; Kießelbach, Handelsstellung, S. 212.

[18]) Koppmann: Handelswege, S. 407: Er entnimmt diese Kenntnis der Lebensgeschichte des heiligen Anskar.

[19]) Hahn, S. 164: Auf beiden Seiten nähern sich bei Hamburg trockene Geeststrecken der Elbe. Ein Uebergang über den Fluß wurde trotz der 9500 Meter Entfernung durch Inselbildung erleichtert. Das nördliche Ufer erhielt durch die Einmündung der Bille und Alster für die Besiedlung den Vorzug. Die erste Anlage von Hamburg entstand auf einer schmalen Geestzunge zwischen Elbe und Alster, von der Elbe getrennt durch eine später eingedeichte und besiedelte Marschfläche.

[20]) Albert v. Hofmann, S. 355: „Hamburg ist nicht als Seestadt gegründet worden . . . Der Name kommt von einem alten Waldgebiet

nördlich der Niederelbe, der Hamme. Nicht einmal Elbübergang ist der der Ort früher gewesen, denn die unwirtliche, weitverzweigte Inselwelt, welche der Elbstrom ehemals südlich Hamburg zeigt, war nichts weniger als einem glatten, einheitlichen Flußübergang förderlich. Hamburg entsteht auf einem Geestrücken zwischen Elbe und Alster als Alsterübergang". — S. 356: Charakteristisch für Hbg. ist die Form, wie die Alster von Ebbe und Flut auf der Elbe unabhängig gemacht worden ist. Quer über den Alsterdurchbruch durch die Geest ist ein Damm gelegt in dem Schleusen den Wasserstand regeln. Dieser Damm ist die Hauptstraße Hamburgs, der Jungfernstieg.

[21]) Gallois I, S. 15: Karl der Große gründete in Hammaburg, der alten Stadt der Nordalbingier, einen Bischofsitz.

[22]) Weißenborn, S. 10: König Arnulf bezeichnet Hamburg in einer Urkunde vom 9. Juni 888 als vorgeschobenen Grenzposten gegen die Barbaren, an dem der Landhandel schon längst heimisch ist.

[23]) W. Stein: S. 83.

[24]) Koppmann: Handelswege, S. 407: stellt die Vermutung auf, daß die Anfänge der Altstadt von Hamburg in die Zeit der sächsischen Volksselbständigkeit zurückreichen.

[25]) Vogel: Seeschiffahrt, S. 182: „Als einen passenden Hafen für die von allen Seiten ringsum kommenden Kaufleute" (Zit. nach der Gründungsurkunde).

[26]) Heinrich der Löwe befreite 1189 Hamburg von den benachbarten Elbzöllen. Graf Albrecht von Orlamünde bestätigt diesen Erlaß für die Zollstätten Krauel, Eßlingen, Geesthacht, Boizenburg, und für Lauenburg nur, wenn sie nachweisen können, daß der Herzog sie auch davon befreit hat. (Falke, Zollwesen, S. 65, datiert 1190); Koppmann, Handelswege. S. 408.

[27]) W. Stein, S. 366 f.: Als das 1143 durch Graf Adolf von Holstein neu aufgebaute Lübeck, begünstigt noch durch die Nähe der Oldesloer Salzquellen, eine Konkurrenz für Bardowiek wurde, verbot Heinrich der Löwe den Handel dort und schüttete die Oldesloer Salzquellen zu. In der Nähe von Lübeck gründete er eine Löwenstadt, die jedoch lebensunfähig war. — W. Stein, S. 362 f.: hält Bardowiek für bedeutend bis in die Mitte des 12. Jhrh.; er warnt jedoch vor einer Ueberschätzung, da die Ueberlieferung sehr gering ist und die Stadt nicht wie Lüneburg mit schmückenden Beiworten auszeichnet. Die noch sichtbaren Ueberreste der Stadt lassen nicht auf ungewöhnlichen Umfang und Reichtum der Siedlung schließen.

[28]) Vogel: a. a. O. S. 163: Er richtet Zoll- und Münzstätten ein und knüpfte durch Boten den Verkehr mit den Ostseeanliegern an.

[29]) Bächtold, S. 289 f.: Versucht, in dem „Niedergang Bardowieks eine Umwandlung allgemeinen Charakters in der Struktur des deutschen Handelsnetzes erblicken, wenn wir ihn dem Niedergang Tiels an die Seite rücken. Die Analogie drängt sich auf."

[30]) Vogel: a. a. O. S. 162: „Lübeck ist der erste rein deutsche Seehafen an der Ostsee."

[31]) Aubin, S. 6.

[32]) Stein, S. 82 f.; Falke, Zollwesen, S. 28: Zum ersten Mal wird Lüneburg 956 als Saline genannt. König Otto schenkte dem Michaeliskloster zu Lüneburg den dortigen Salzzoll.

[33]) Jürgens: Gesch. v. Lüneburg, S. 8: Die Chronisten von Lüneburg schreiben der Zerstörung Bardowieks eine entscheidende Bedeutung für die Entwicklung ihrer Stadt zu. — Heineken: Salzhandel Lüneburgs, S. 21.

[34]) W. Stein, S. 83: Adam v. Bremen erwähnt den guten Hafen bei Stade.

[35]) Vogel: a. a. O. S. 182: 1038 erhält Stade Marktprivilegien; Ende des 12. Jhrh. steht es in Verbindung mit den Niederlanden; 1228 erwirbt es mit Bremen Privilegien in Dänemark und 1252 in Holland. Im 13. Jhrh. schifften sich von Stade Braunschweiger nach England ein.

[36]) Bächtold, S. 295: Durch die Zerstörung Bardowieks und die Gründung Lübecks stieg der verkehrsgeographische Wert Hamburgs.

[37]) R. Häpke, S. 80: Vlämische Siedler in den Elbgebieten. R. Aue; S. 62: Zusammenfassung.

[38]) Hahn: a. a. O., S. 117 f.

[39]) Mänß, Stapelrecht, S. 131.

[40]) H. Schmidt, Alte Handelswege in Niedersachsen, S. 503.

[41]) Hahn: a. a. O. S. 138.

[42]) W. Stein, S. 76: behauptet, daß Handelsschiffahrt und Handelsverkehr zu Lande in den Urkunden des 10. Jhrh. hervortreten. — Weißenborn (S. 17 f.) stellt dagegen von dem Schenkungsbrief Ottos I. von 937, von der Bestätigung von 942 und dem zweiten Diplom von 965 fest, daß sie nur Marktzoll und keinen Durchgangswasserzoll bezeugen. Trotzdem nimmt er Elbhandel an, da er vermutet, daß man in dieser Zeit noch wie im Sachsenspiegel Zollforderungen auf freier Stromfahrt als unrecht ansah. — Sollten diese Annahmen zu Recht bestehen, so ist im 10. Jhrh. schon Elbhandel zwischen Magdeburg und Meißen anzunehmen, da dort ein Hafen und außerdem Elbzölle zwischen Belgern und Meißen bezeugt werden. — Bächtold, S. 164 ff. hält den von Ilgenstein (S. 7 f.) aus der Zollexemtion von 975, die die Magdeburger von allen Zöllen im Reich außer zu Mainz, Köln, Tiel und Bardowiek befreit, gezogenen Schluß auf einen soweit ausgedehnten Handel Magdeburgs für verfehlt.

[43]) Mänß, Stapelrecht, S. 132: Sie wird als halbwüster Ort bezeichnet. — W. Stein, S. 77 f.: hält die Nachricht für übertrieben und sucht eine Ursache für die geringe Bedeutung Magdeburgs darin, daß es unter den Saliern die Gunst mit dem aufkommenden Goslar teilen mußte.

[44]) Bächtold, S. 176 f.; Weißenborn, S. 18 f.: Am 16. August 1136 ermäßigt Lothar III. den Magdeburgern einen Teil der Zölle in Elbey, Mellingen und Tangermünde; die Erhebung dieser Durchgangszölle erfolgt nach der Schiffsgröße.

[45]) Bächtold, S. 177: Die Zollvergünstigung wurde auf Bitten Albrechts des Bären, des Herrn der Altmark, vom Kaiser vorgenommen. Albrecht wird von dem Bestreben geleitet worden sein, nach den entstehenden märkischen Städten den Handel zu leiten.

[46]) Koppmann: Handelswege, S. 410 f.; Ilgenstein, S. 26. Die Herzogin Mathilde von Braunschweig bittet 1236 den Markgrafen von Brandenburg, die Hamburger bis Magdeburg in sein Geleit zu nehmen, von wo aus sie den Landweg bis Braunschweig eingeschlagen haben.

[47]) W. Stein, S. 355 f.

[48]) A. Simon: Verkehrsstraßen in Sachsen, S. 196 ff.: Die Eroberung Sachsens ging in drei Perioden vor sich, und zwar wurden erobert: der

westliche Teil unter Karl dem Großen um 805, der mittlere Teil unter Heinrich I. um 928 und der östliche Teil unter Ekkehard I. um 1000.

[49]) Weißenborn Elbzölle, S. 16, vermutet, es mit Zöllen zu tun zu haben, von denen die über die Elbe übersetzen, um mit den Slaven Handel zu treiben. — Die entgegengesetzte Ansicht wird vertreten von Zöllner, S. 9, und von Simon, S. 232. Beide sprechen auch von dem Hafen in Meißen, dessen Existenz die Zollurkunde bezeugt. — W. Stein, S. 115: „Wo immer sich die Schar der Kaufleute über die Elbe hinaus, hierhin und dorthin wendet."

[50]) Zöllner, S. 9 f.: 1057 erhält das Domkapitel zu Leitmeritz den Zoll auf Getreideschiffe, ebenso müssen elbaufwärtsfahrende Schiffe mit Salz und anderen Waren hier zollen. — Das Kloster Altenzella besaß die bedeutendsten Weinberge bei Lobositz und Czernosek „deren Erträgnisse zu Schiffe elbabwärts bis Meißen transportiert werden." — Nach Weißenborn, S. 12, zeigt schon die Bewidmungs- und Gründungsurkunde des Benediktinerklosters in Brewnow vom 13. Januar 993 die Existenz von Wasserzöllen in Leitmeritz und Aussig. Weißenborn, S. 15: Zu Tetschen hören wir 1146 und 1183 von einem Salzzoll.

[51]) Vogel, Seeschiffahrt, S. 89: Karl der Große verwendet 789 Friesen zum Schiffsdienst auf der Elbe und Havel gegen die Wilzen. — Weißenborn, S. 7 f.: Karls des Großen 4. Heeresabteilung ist bei seinem Krieg gegen die Sachsen 805 die Elbe aufwärts bis Magdeburg gefahren.

[52]) Weißenborn, S. 8: Am 21. Mai 981 wird die Leiche des Erzbischofs Adalbert von Magdeburg auf der Saale und Elbe von Halle nach Magdeburg befördert. — 1004 ließ Heinrich II. von Magdeburg bis Zeitz Schiffe aufbringen zum scheinbaren Zug nach Polen. Er benutzte öfter die Elbe als Heerstraße. — 1012 fährt Heinrich von Merseburg von Merseburg zu Schiff. — Mänß, Elbe S. 299: 1012 fährt Erzbischof Tangino zu Schiff auf der Saale und Elbe und stirbt unweit Frohse bei Schönebeck. — Weißenborn, S. 8; Stein, S. 359: 1127 läßt Otto von Bamberg Schiffe in Halle mit Lebensmitteln und Kostbarkeiten beladen und fährt damit nach Magdeburg, wo er mit Erzbischof Norbert zusammentrifft und mit diesem bis Havelberg und von hier zu Lande nach Pommern weiterfährt. — W. Stein, S. 360, schließt daraus auf das Bestehen einer Wasserverbindung von den linkselbischen Orten nach den Slavenländern.

[53]) Stein, S. 60: Ein Blick auf das Verzeichnis der Markt- und sonstigen Verkehrsorte zeigt, wie groß die Bedeutung der Wasserwege für den Verkehr war.

[245]) Baasch, a. a. O., S. 24.

[260]) Stuhr, S. 214.

[286]) Mänß, Stapelrecht, S. 145 f. Magdeburg legte dar, daß die Waren, die bisher die Elbe heraufgekommen waren, zum kleinsten Teil auf dem Wasserwege weitergingen, sondern in Magdeburg niedergelegt, verhandelt und meist auf dem Wasserwege weitergegangen waren. Damit wollte es sagen, daß bisher kaum ein Bedürfnis zur Aufhebung seiner Warenniederlage sich gezeigt hätte. — Wegen der Kornverschiffung sollte alles beim alten bleiben, da das ein privilegiertes Monopol der Stadt sei. Sollten auch Mühlsteine und Floßwaren gegen alles Herkommen direkt abwärts ge-

führt werden, so sei dazu ein besonderer Vergleich nötig. Im ganzen wurde auch von Magdeburg Entgegenkommen gezeigt.

[305]) Weißenborn, S. 18; vergl. Anm. 42.

[306]) Auch im Interesse der Ladung war ein Umschlag der Güter an einzelnen Etappen geboten, da in den ungedeckten Elbschiffen die Güter schwer vor Feuchtigkeit und Verderbnis bewahrt werden konnten. Von den Magdeburgern wurde damit die Notwendigkeit ihres Stapelrechtes begründet.

[307]) Zöllner, S. 19 ff: An der Spitze des Elbhandels stromabwärts steht der Handel mit Holz und Steinen. Holz wurde schon im 13. Jhrh. in Pirna aufgekauft und nach der Mittelelbe verschifft. Es ging aus Sachsen in Gestalt von Schwellen, Pfosten, Balken, Sparren, Rollen, Klötzern, Schindeln, als Becherholz oder als Dielen und Latten meist schock- oder 60 schockweise. Außerdem wurde es noch weiter zubereitet, verschifft, als Lanzenschäfte, als Tische, Kisten, Geräte zum Bierbrauen, als Rudelschäfte usw. (vgl. Oppermann, S. 20). Auch die buchenen Bretter zum Einbinden der Bücher gingen zollfrei auf der Elbe nach Wittenberg. — Ebenso wie Holz gingen Steine, meist schon zu allen möglichen Zwecken bearbeitet, die Elbe abwärts. — Daneben spielte Getreide eine bedeutende Rolle, das schon im 13. Jhrh. aus den oberelbischen Gebieten bis Hamburg und nach der See verhandelt worden ist. Als weitere landwirtschaftliche Produkte wurden nach der Pirnaer Zollrolle elbwärts geführt: Erbsen, Mohn, Hirse, Zwiebeln, Knoblauch, Rübsen, Hopfen, Wein und Bier, dazu Fleisch, Schinken, Speck, Schmeer, Talg, Seife und Wolle. Ferner kamen von Böhmen und der Oberelbe Rinds- und Pferdehäute, Bocks-, Lamm-, Hasen- und Fuchsfelle; von Dresden, Bautzen und der Lausitz kam Pottasche, Pech und Wachs, das von meißnischen Kaufleuten bereits im 13. Jhrh. zu Schiffe nach Hamburg gebracht wurde. Einen wichtigen Handelsartikel bildeten die Webwaren. Die Hamburger Zollrolle nennt Leinwand unter den Handelsgütern der meißnischen Kaufleute, die Pirnaer Zollrolle und der Tarif von 1445 führen noch generbte Tücher an. Nach und nach zog sich der Leinwandhandel immer mehr von Leipzig fort. Durch den 30jährigen Krieg wurde diese Entwicklung beschleunigt. Jetzt kamen hamburger, englische und holländische Händler nach Sachsen und verschifften am Ende des 17. Jhrh. einen großen Teil der Leinwand aus Schlesien, Böhmen, der Niederlausitz und der sächsischen Niederlande über Dresden nach Hamburg (Hasse: p. 466 ff.). Selbstverständlich spielte die Elbe eine große Rolle für den Transport der Produkte des sächsischen und böhmischen Bergbaues. (Vgl. Anm. 302.) Die Hamburger Zollrolle erwähnt als von der Mark Meißen: Kupfer, Zinn und Eisen, der Pirnaer und der Elbzolltarif von 1445 ergänzen: Pflugscharen, Sicheln, Schwerter und Messer, Silber, Stahl, Nägel und blaue Farbe. Nach dem 30jährigen Kriege kam auf der Elbe von Sachsen der Blechexport in Gang, der im 18. Ihrh. wieder aufhörte (Hasse, p. 344); ähnlich war es mit dem böhmischen Glasexport.

An erster Stelle der Güter, die nach Sachsen die Elbe hinaufgebracht wurden, stand das Salz. Nach der Pirnaer Zollrolle kam es von Magdeburg in Scheffeln und Säcken zu Wasser und Lande (vgl. Anmerkung 185). In Pirna wurde es nach Böhmen verhandelt und gern gegen Wein eingetauscht, darauf beruhte nach dem Tarif von 1325

eine besondere Zollbefreiung. 1578 müssen die Steinschiffe pflichtgemäß Baiensalz von Hamburg mitbringen. Die nächstwichtige Rolle spielte der Handel mit Fischwaren. Es waren in erster Linie Heringe, weiter Klein- und Großfische, gemeine und Bergener Stockfische, Halbfische, Schollen, Steinbutt, Hecht, Lachs und Fischtran. Ebenfalls die Elbe aufwärts gingen noch Spezereien, Mandeln, Weihrauch, Kümmel, Schwefel und Weinstein, ferner feinere ausländische Tuchsorten, spanische Weine, holländischer Käse, Juchtenleder, Pelzwaren und sogar lebendes Vieh (nach der Hamburger Zollrolle von 1254 kauften die meißnischen Händler in Hamburg von Norden herbeigeführtes Vieh und brachten es zu Schiffe in ihre Heimat). — Zöllner, S. 21 ff.; Boschan, S. 68 ff.; Nr. 31 der Warenliste. — Neben den Meißnern und Dresdnern waren auch andere sächsische Städte, allerdings weniger bedeutend, am Elbhandel beteiligt.

[308]) Ilgenstein, S. 16 f.; S. 36, S. 39 und S. 41. In Magdeburg ist zuerst beim Tuchhandel eine Regelmäßigkeit festzustellen. Die kostbaren Tuche stammten aus Flandern und wurden wahrscheinlich von den Kaufleuten mitgebracht, die dorthin das berühmte Goslarer Kupfer brachten. Ebenfalls schon wichtig ist im 12. Jhrh. der Heringshandel. Der Handel mit Getreide, der im 13. Jhrh. beginnt, ist schon oben genügend gewürdigt. — Sehr wichtig ist der Salz- und Fischhandel gewesen. Salz kam in erster Linie von Lüneburg und der See, da die Schönebecker Salinen erst im Laufe des 13. Jhrh. aufgeschlossen wurden. Wie die Fische ging es zum größten Teil elbaufwärts nach Sachsen. Daneben wurden noch die erwähnten Spezereien verschifft. In erheblichem Umfange scheint auch Bier nach Magdeburg eingeführt worden zu sein. Selbstverständlich war der Weinhandel sowohl elbauf- wie elbabwärts. — An landwirtschaftlichen Produkten wurden im Elbhandel zunächst: Getreide, Erbsen, Bohnen, Senf, Schmalz, Fett, Flachs, Hanf, Waid (1254 ausdrücklich als vom Meer nach Hamburg kommend angegeben. An dem Elbhandel von Sachsen mit Holz, Steinen, Asche und Pech war Magdeburg ebenfalls beteiligt, wie auch an dem mit den sächsischen Bergwerksprodukten (Silber, Erz, Eisen, Blei, Zinn, Galmei, Stahl, Kupferrauch, Becken, Kessel, Weinstein, Schwefel u. a.) mit Tierhäuten, Leinwand und Tuchen (von denen die gröberen aus der Mark von Burg und Zerbst kamen). Ilgenstein, S. 46.

[309]) Boschan, S. 68. Für das Mittelalter sind im Hamburger und im Elbhandel an Gütern festzustellen: Alaun, Bier, Blei (von England und vom Harz über Braunschweig), Eisen, Erbsen, Feigen, Felle, Fett (Herings-, Seehundstran, Schmeer, Unschlitt, Schmalz), Flocken (zur Filzbereitung), Gerste, Gewürze, Hafer, Häute, Heringe, Heringstran, Holz, Honig, Hopfen (aus Mecklenburg, Lüneburg, Thüringen und der Mark), Ingwer, Kessel, Kupfer, Leim von der Mark, Leinwand (märkische, besonders salzwedlische), Lorbeeren, Mandeln, Mühlsteine, Oel, Pech, Pfeffer, Pferde, Pottasche, Reis, Rinder, Roggen, Rüben, Saffran, Salz, Schweine, Schweinefett, Seehundstran, Silber, Stahl, Töpfe, Tuch, Wachs, Waid, Wein, Weizen, Wolle, Wollfäden, Zimtblätter, Zinn (aus England und Böhmen). Vogel: Seeschiffahrt, S. 206. In Hamburg und in Bremen gelangten zur Verschiffung nach Brügge: das Zinn und das Silber aus der Mark Meißen und Böhmen, der Waid aus Erfurt (Anm. 94), die Leinwand aus der Altmark, das Eisen und das Kupfer vom Harz.

[310]) Weißenborn, S. 205 f. Als die wichtigste Ware in den Elb-

gegenden gibt Weißenborn das Salz an, das seine Bedeutung für den Eibhandel auch in der Folgezeit beibehält. Bis 1300 haben ebenfalls große Bedeutung die Tuche und Heringe neben die noch Leinwand, Waid, Getreide, Oel und Metalle treten. Vom Getreide sind am wichtigsten Weizen und Roggen, gegen die Hafer und Gerste zurücktreten. Unter den Metallen sind zu verstehen: meist schon verarbeitete Eisen, Kupfer, Zinn, Blei, Zink und Erz. Während Metalle und Leinwand, die in erster Linie von Salzwedel kam, elbabwärts gingen, kamen die Tuche vom Elsaß, Brabant, den Rheingegenden und England, wie auch die Heringe, elbaufwärts. Weiter wurden auf der Elbe verschifft: Holz, Pech, Pottasche, Kupferrauch, Estrich, eiserne Kessel, Töpferwaren und eherne Gefäße, getrocknete Häute, Felle, Fette, Seehundsfett, Schweineschmalz, Fischtran, Wolle, Wollfäden, Garn, Hanf, Flachs, Grauwerk, getrocknete eingesalzene Fische, friesische Fische, Erbsen, Reis, Bohnen, Hopfen, Bier und Wein; an Kleinhandelswaren: Wachs, Honig, Pfeffer, Kümmel, Mandeln, Weihrauch, Schwefel, Weinstein, Kupfervitriol, Feigen, Federn, Kreide, Strümpfe, Pergament usw.

311) Weißenborn, S. 206.

312) Weißenborn, S. 222 ff. Er fährt am 31. März von Wolmirstedt ab und ist am 3. Mai in Hamburg; die Reise hat 33 Tage gedauert. Beladen ist von den beiden benutzten Schiffen das erste mit 110 Wispel Weizen und das zweite mit 83 Wispel Gerste und 60 Wispel Weizen. An Ausgaben werden für das erste Schiff gezahlt 102 Gulden, 21 Schillinge und für das zweite 123 Gulden, 17 Silbergroschen. Der Erlös aus der Fracht ist zusammen nicht angegeben, da bei manchen Verkäufen nur ein Teil des Preises sofort gezahlt wurde. Weißenborn berechnet als Hamburger Marktwert der Ladung des ersten Schiffes 1166 Gulden 6 Schillinge und der des zweiten 1767 Gulden. Von diesem Preise machen nach seiner Rechnung die Transportkosten 8,74 Prozent und der Zoll 6 Prozent; beim zweiten Schiff sind infolge der mit der Gerste erzielten höheren Preise die Transportkosten nur 7 Prozent und die Zölle 4,64 Prozent. Leider fehlt uns jede Möglichkeit, diese Angaben wirksam zu vergleichen.

313) Mai: Magdeburger Elbschiffahrt, S. 787 behauptet: „Bis in die erste Hälfte des 16. Jhrh. scheint der Magdeburger Handel seine Blütezeit gehabt zu haben. Die zuverlässigsten Lokalhistoriker (Hoffmann II, S. 318 ff.) geben an, daß er von 1513 an zurückgegangen sei."

314) Oppermann: Wittenberger Erbbuch, S. 17 f. Belastet waren 1513 Getreide per Wispel 18 Schillinge; Wein per Fuder 108 Sch.; Bier per Fuder 18 Sch.; Heringe per t 6 Sch.; Schollen per Ztr. 6 Sch.; gewöhnliche Stockfische per Ztr. 2 Sch.; Bergener Stockfische per Ztr. 6 Sch.; Salz 1 Sch.; gewöhnliches Tuch 4 Sch.; gefärbtes Tuch 6 Sch.; 1 Ztr. Eisen oder Stahl 6 Sch.; 1 Ztr. Kupfer 6 Sch.; 1 Ztr. Blei 6 Sch.; 1 Ztr. Nägel 6 Sch.; 1 Mühlstein 36 Sch.; ein Schleifstein 18 Sch.

315) Vgl. Anm. 1.

316) S. oben.

317) S. oben.

318) Baasch: Verkehr, S. 189; Urkunde, S. 220 ff. Mit dem lebhafteren Verkehr im 16. Jhrh. treten auch die ersten Konflikte unter den Schiffern auf. Die Schiffbrüderschaften von Hamburg und Lüneburg schlossen deshalb am 1. August 1573 einen Vergleich, der den Hamburger Bötern er-

laubte, in Lüneburg alle Waren ohne Ausnahme einzuladen und den Lüneburger Bötern dasselbe in Hamburg gestattete. Die Einnahme der Güter sollte nach einer Reihenfolge vor sich gehen, die sich nach der Ankunft der Schiffe richtete. Dabei war bei einer Strafe von 10 Talern verboten, einen anderen zu übervorteilen und gegen die Ordnung zu verstoßen. Ausdrücklich wird vermerkt, daß die Schiffahrt der anderen Bürger nach der Mark und nach Magdeburg von den Bestimmungen nicht betroffen wird. — Dieser Vergleich scheint außer Gebrauch gekommen zu sein. Wahrscheinlich ist infolge des Wiener Vergleichs von 1574 die Schiffahrt nach anderen Richtungen genügend beschäftigt, so daß das Interesse sowohl der Hamburger wie der Lüneburger Böter an dieser Strecke abgezogen wurde. Die gute Konjunktur gestattete ein Ausweichen nach anderen Richtungen, somit ruht der Streit. — Plötzlich 1618 klagen die Lüneburger Böter über eine neue Ordnung, die die Hamburger eingeführt hätten, daß sie neben den Lüneburgern und abwechselnd mit diesen Kaufmannsgüter in beiden Städten einluden. Die Lüneburger wollten die Ordnung nicht gelten lassen. Der Streit brach aus, als 1631 den Hamburgern in Lüneburg die Ladung verweigert wurde, während die Lüneburger Waren nach Hamburg brachten und auch Rückfracht einnehmen wollten. — Baasch: a. a. O. S. 131. Man warf ihnen die Verletzung des Vergleiches von 1573 vor. Die Lüneburger erkannten seine Rechtsgültigkeit nicht an, da er ohne Zustimmung ihres Rates beschlossen worden sei. Ueberdies wäre an der Hamburger Börse öffentlich ausgerufen, keine Lüneburger Schiffe zu beladen. Der Streit verlief sich scheinbar unentschieden. — 1672/73 setzte er wieder mit der alten Heftigkeit ein (Baasch: Verkehr, S. 194). Die Hamburger sperrten schließlich zur großen Bestürzung der Lüneburger Spediteure und Lagerhalter den Lüneburger Schiffern die Fracht in Hamburg. Der Lüneburger Rat bat darauf die Regierung in Celle um Unterstützung, da er befürchtete, daß infolge dieser Maßnahme die Waren nicht mehr über Lüneburg, sondern über Harburg, Winsen und Magdeburg gehen würden. Die Hamburger Schiffer hätten an Lüneburg kein Interesse und würden sich mehr nach Magdeburg wenden. Die von Hamburg als gutes Beispiel angeführte Hamburg-Amsterdamer Reihefahrt lehnten die Lüneburger als Vergleich ab. Hamburg sei das natürliche Ziel für die holländischen Waren, während Lüneburg nur Durchgangsplatz für die Hamburger Güter sei und damit auf den Handel Rücksicht nehmen müsse, der, sobald man ihn erschwere, sich andere Wege suchen würde. — Das Ergebnis aller Verhandlungen von 1673 war die Abrede, es den Kaufleuten zu überlassen, welche Schiffe sie für ihre Transporte wählen wollten. Dabei kamen die Hamburger in Lüneburg schlecht weg. Indessen lag der Hamburger Regierung nicht sehr viel an den Streitigkeiten der Schiffer und an dem Weg des Handels. (Baasch: Verkehr, S. 196 ff.)

[319]) Mitteilg. d. Ver. f. hbg. Gesch., 4. Jahrg., S. 107. Die Stadtrechnungen von 1562 und 1564 erachten den Rechtsgelehrten, der sich als Konsulent der Stadt Hamburg seit dem Mittelalter, anfänglich des öfteren, später dauernd, in Lüneburg befand, für unnötig.

[320]) Mänß: Stapelrecht, S. 145 ff. — 1562 kam vorübergehend ein Vergleich zustande.

[321]) Mänß: Stapelrecht, S. 147 f. Der Rat maßte sich das alleinige Schiffahrtsrecht auf der ganzen Elbe, ober- und unterhalb an, von Ro-

gätz bis Calbe. Der ganze Streit hatte noch einen politischen Hintergrund erhalten, da die Stadt dem minderjährigen Christian Wilhelm, für den das Domkapitel die Regierung übernommen hatte, die Huldigung verweigerte und versuchte, sich selbständig zu machen.

[322]) Schmoller VI, S 1025; Gallois I, S. 393; Naudé, Städt. Getreidehandelspolitik, S. 50.

[323]) Männß: Elbschiffahrt, S. 230 f. Es handelt sich hier um einen Fall, in dem zwei Hamburger Schiffe in Derben Korn einluden und Magdeburg mit 300 Bewaffneten dagegen vorging.

Männß, a. a. O., S. 234 f.; Stapelrecht, S. 149. Nach Calbe brachte ein Dresdener Schiffer Kohlen und Bretter und nahm dafür Getreide in Fracht. — Als Beweis, daß an den beklagten Orten stets Korn eingeschifft worden ist, brachte das Dresdner Domkapitel Rechnungen über die Kornschiffahrt zu Calbe seit 1566 und zu Aken seit 1568.

[324]) Männß: Stapelrecht, S. 149 f. DreiAnforderungen stellt das magdeburger Stapelrecht. 1. Appulsus: daß die Schiffer arrivieren und anlanden vor dem Krän, wo der Stapel ist; 2. Exoneratio: daß die Schiffer dort auslegen und auswaschen; 3. die Venditio: daß die Schiffer die Waren zum Verkauf aufstapeln.

[325]) Männß: Stapelrecht, S, 126 f.:

Verzeichnis (Tarif) von 1571.

Erstlich von Gütern, die von Hamburg heraufkommen vor Magdeburg.

Von Laken		
Von 1 Terling Laken, es sei leidisch, mehelisch usw.		18 große Pf.
Von 1 einzelnen schönen Laken		4 große Pf.
Von 1 Stücke oder Packen gemeiner Laken		12 große Pf.
Von 1 einzelnen gemeinen Laken		1 kleiner Pf.
Von den Fassen		
Von allerlei Faß, welche nicht sonderlich ausbenannt sind		8 große Pf.
Von 1 Faß Zinnen		20 große Pf.
Von 1 Faß Weidt	3 Gr.	
Von 1 Faß oder Pipe Oel		14 große Pf.
Von 1 Last Stör, Lachs, Tran, friesische Butter, Honig, und alle anderen großen Tonnen	6 Gr.	
Von 1 Last Hering, Aal, Rotscher, Bücking, Schmale Butter, Schwefel oder sonst schmalen Tonnen	4 Gr.	
Von Wachse und Leder:		
Von 1 Stein Wachs, 1 Scheibe, 1 Stück Wachs		12 große Pf.
Von 1 Schien Eisen oder Packen Leder		8 große Pf.
Von 1 Decher Rotlosch, Reusch, Klitzing Leder		2 große Pf.
Von 1 Pfund Schwerleder		4 große Pf.
Von drogen Fischen und friesischen Kesen:		
Von 1 Stück Schullen, Bücking, Fisch, Lolben, isländisch Fisch, 1 Rolle preußisch Fisch, 1 Sechzig Fisch, 1 Pfd. Schwer Fisch	1 Gr.	
Von 1 Pfd. scher oder 1 Stiege friesischer Käse		12 kleine Pf.
Von 1 Sacke Pfeffer und Ingber	1 Gr.	
Von allerlei Metall:		
Von 1 Centner Kupfer, Dartt (Draht), Nagel, Zinn		2 große Pf.
Von 1 Centner Kessel	3 Gr.	

Von 1 Faß Stall wesemudt	2 große Pf.
Von 1 Faß Blech	3 große Pf.
Von 1 Centner Blei	1 große Pf.

Danach von den Gütern, die von oben herunterkommen, durch die Brücke gelegt oder sonst von Magdeburg hinabgeschifft werden:

Von 1 großen westwerschen Wulsacke	18 Gr. — Pf.
Von ½ Sack Wulle	4 Gr.
Von 1 großen westwerschen Sack Federn	14 Gr. 6 Pf.
Von ½ Sack Federn	7 Gr. 3 Pf.
Von 1 großen Sack Hoppen	6 Gr.
Von 1 Packen Laken	8 Gr.
Von 1 Pack Borgische weiße Laken	8 Gr
Von 1 Faß Schweinsborsten	8 Gr.
Von 1 Faß Röthe	3 Gr.
Von 1 Sack Röthe	4 Pf.
Von 1 Faß Weidt	3 Gr.
Von 1 Mummenfaß, pulver	8 Gr.
Von 1 Schiff Pfd. Eisen	6 Pf.
Von 1 Centner Stahl	4 Pf.
Von 1 Centner Blech	4 Pf.
Von 1 Schiff Pfd. Blei	6 Pf.
Von 1 Droge tonne	4 Pf.
Von 1 Centner Schare	4 Pf.
Von 1 Last Teer	3 Gr.
Von 1 Faß Anniss	6 Gr.
Von 1 Fäßlein verzinnt Blech	1 Gr. 6 Pf.
Von 1 Stücke Salz	1 Pf.
Von 1 Lage Stahl zu 4½ Centner	2 Gr. — Pf.
Von 1 Faß Zinn	8 Gr.
Von 1 Pipe oder Faß Oel	6 Gr.
Von 1 Rolle Hartuch	3 Gr.
Von 1 Faß Rollen Messing	8 Gr.
Von 1 Wispel Korn, es sei Getreidig, was es wolle	3 Gr.

[326]) Heller, S. 21. Böhmen hatte in der zweiten Hälfte des 15. Jhrh. eine lebhafte Schiffahrt über Magdeburg nach Hamburg eröffnet. „Demzufolge" sagt Heller, „hätten Dresden und Wittenberge Niederlagsprivilegien erhalten".

[327]) Sie bilden den Anfang für ein kursächsisches Salzregal.

[328]) Heller, S. 25. Pirna behauptete 1593, sein Stapelrecht von König Johann v. Böhmen verliehen erhalten zu haben.

[329]) Biedermann, Kramerinnung, S. 58 f. behauptet ebenfalls, daß das Leipziger Stapelrecht durch den Handel von Dresden nach Magdeburg und Hamburg sehr umgangen wurde.

[330]) Petrus Albinus, ein Wittenberger Professor, Newe meyssnische Chronika, S. 626.

[331]) Zöllner, S. 18. 1603 berichtet ein Handelsberichterstatter Hans Eckardt an den Rat von Leipzig, daß drei Dresdner Bürger das ganze Jahr nach Magdeburg hinabhandeln und Wein, lündische Tücher, Fischtran, Heringe, Holländische Käse und Hamburger Samt heraufbringen, womit sie nicht nur den Dresdener Markt, sondern auch das benachbarte Böhmen versorgten. Weiter hätten die Dresdener Kaufleute in Magdeburg

ihre ständigen Faktoren, deren einer sogar Verwalter im städtischen Niederlagshaus an der Elbe sei. — Geringere Bedeutung kommt danach den übrigen sächsischen Elbstädten: Meißen, Torgau und Wittenberg zu. Erst in späterer Zeit scheint sich hier ein Elbhandel von geringem Umfang ausgebildet haben. Hans Eckardt von Leipzig schreibt 1603 darüber, „auch von Meißen handelt einer nach Magdeburg und bringt Hering, Hallfisch und holländischen Käse mit herauf, das ihm die Meißener Krämer tonnenweise abkaufen. Zu Torgau ists auch so, dorthin kommt sogar ein Magdeburger und hält mit den genannten Waren Niederlage".

[332]) Heller, S. 28. Der Weg führte von Leipzig der Elbe folgend nordwärts über Landsberg, Cöthen, Calbe, Salze nach Magdeburg, von hier die Ohre und Ilmenau entlang über Uelzen nach Lüneburg, wo sich der Weg nach Hamburg oder Lübeck trennte.

[333]) Um das zu können, müßten wir Statistiken über den Wasser- und den Landtransport besitzen und außerdem noch unterrichtet sein über die Schwankungen der Getreidepreise. Hohe Getreidepreise verteuern die Landfuhre und behindern die Kornschiffahrt, während der Wassertransport von Kaufmannsgütern begünstigt wird. Ebenfalls notwendig sind Informationen über die physikalischen Bedingungen wie Wasserstand, Eintritt und Ende des Winters mit Eisgang.

[334]) Naudé: Städt. Getreidehandelspolitik, S. 52. Hamburger Getreide ging nach Skandinavien, Spanien und England und besonders nach Holland. Anläßlich einer Hungersnot in Genua 1595 gelangte es zum ersten Male nach Italien.

[335]) Naudé a. a. O., S. 124 ff., S. 128 ff. und S. 75 ff.

[336]) Rachel, S. 1038: Die freien Güter dürfen von Gast zu Gast gehandelt werden „doch nicht bei ellen und pfunden, sondern stückweise und ins Große".

[560]) Jürgens: Lüneburg, S. 109: Die Kaufhauseinnahmen betrugen 1800: 23 900 Taler, 1815: 21 000, 1830: 14 500, 1840: 1 200, 1850: 4100 Taler. — Mit der Saline ging das Böttcherhandwerk und mit der Spedition die Bierbrauerei zurück. — Jürgens, a. a. O., S. 107. An Einwohnern hatte Lüneburg: 1620: 14 000; 1680: 11 000; 1756: 9400; 1762: 8500; 1803: 9000.

[561]) Schmoller XI, S. 20. Die günstige Konjunktur wurde noch gehoben durch einen Streit zwischen Hamburg und Lüneburg von 1685/86, der den Landweg zugunsten des Wasserweges fast völlig ausschaltete.

[562]) Die Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1815 bis 1850, S. XXXX ff., Text S. 48 ff. — Sie bestimmt, daß die Elbschiffahrt von Melnik bis zur Mündung frei sein sollte, jedoch wurde die sog. Cabotage, d. i. die Schiffahrt von einem Uferstaat zum andern, ausschließlich deren Untertanen vorbehalten. Stapel-, Umschlagsrechte und Privilegien der Schiffer wurden aufgehoben. Die Zahl der Zollstellen wurde von 35 auf 14 herabgesetzt. Die bisher bestandenen Zollabgaben und sonstigen Erhebungen wandelte man in eine allgemeine Schiffahrtsabgabe um, die nicht in Pacht gegeben werden durfte, und die sich zusammensetzte aus einem „Elbzoll" auf die Ladung und einer „Rekognitionsgebühr" vom Fahrzeug. Ausgenommen von der Regelung blieb der Stader- oder Brunshäuser Zoll, den Hannover für einen Seezoll erklärte. Sämtliche Uferstaaten verpflichteten sich, die Leinpfade in Ordnung zu halten und die Schiffahrtshindernisse zu beseitigen. Außerdem sollte von Zeit zu Zeit eine Revisionskommission

eingesetzt werden, die die Aufgabe hatte, die Ausführung der Konvention zu überwachen und über weitere Erleichterungen der Schiffahrt zu beraten.

563) K. Fischer, Die Elbschiffahrt in den letzten 100 Iahren. 1907. — H. Schulze, Die Elbgüterschiffahrt. 1923. — R. Werner, Die Entwicklung der Elbschiffahrt seit 1914. 1923.

Die benutzte Literatur und die gebrauchten Abkürzungen

Antiquarius: Denkwürdiger und nützlicher A. des Elbstroms. Frankfurt. 1741.

Aubin: Gustav Aubin: Lübeck—München. Ein Vortrag von Dr. G. A. Eheberg-Festgabe. Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte und Sozialtheorie Leipzig 1925.

Aue: Richard Aue: Zur Entstehung der altmärkischen Städte. Diss. Greifswald 1909.

Baasch-Kampf: Ernst Baasch: Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Süderelbe vom 16. bis 18. Jhrh. in „Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens" herausgg. v. historischen Verein f. Nieder-Sachs. Bd. XXI.

Baasch, Quellen: Ernst Baasch, Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jhrh. 1908.

Baasch, Verkehr: Ernst Baasch: Zur Geschichte des Verkehrs zwischen Lüneburg und Hamburg. Zeitschr. des hist. Vereins f. Niedersachs. Jahrg. 1903.

Baechtold: Hermann Baechtold: Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jhrh. — Abhandlungen zur Mittleren und Neueren Geschichte. Heft 21, 1910.

Below: Georg v. Below: Probleme der Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1920.

Bekmann: Joh. Chr. Bekmann: Historische Beschreibung der Chur- und Mark Brandenburg. Berlin 1753, 2 Bde.

Biedermann, Kramerinnung: Karl Biedermann, Geschichte der Leipziger Kramerinnung von 1477 bis 1880. Leipzig 1881.

Biedermann, Stapelrecht: K. Biedermann: Das Stapelrecht, seine höchste Blüte und sein allmählicher Verfall. Vierteljahrsschrift f. Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte. 18. Jahrg., 4. Bd.

Boschan: Der Handel Hamburgs mit der Mark Brandenburg bis Ausgang des 14. Jahrh. Phil. Diss., Berlin 1907.

Büsch: Johann Georg B.: Versuch einer Geschichte der hamburgischen Handlung. Hamburg 1797.

Burmester: Hugo Burmester: Die Elbschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jhrh. — Ihre Bedeutung, Organisation und Technik. Diss. d. Rechts- und Staatswiss. Fakult. Kiel, 1921.

Elbzölle: Die Elbzölle, Aktenstücke und Nachweise 1814 bis 59. Leipzig 1860.

Falke, Handel: Johannes, F., Geschichte des deutschen Handels.

Falke, Handel: Hohe Landstraße, J. F.: Zur Geschichte der hohen Landstraße in Sachsen. Arch. f. sächs. Gesch. 7. Bd. 1869.

Falke, Handel: Kurfürst v. Sachsen: J. F.: Die Geschichte des

Kurfürsten August von Sachsen in volkswirtschaftlicher Beziehung. Leipzig 1868.

Falke, Handel: Zollwesen: J. F.: Die Geschichte des deutschen Zollwesens. Leipzig 1869.

Fischer: K. Fischer: Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten hundert Jahren. Jena 1907. Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlung des staatswissenschaftlichen Seminars zu Halle, herausgegeb. v. J. Conrad.

Fröbrich: Max Fröbrich: Die Salzverwaltung der Mark Brandenburg von 1415 bis 1688. Diss. Berlin 1899.

Fürsen: O. Fürsen: Das Kursächsische Salzwesen seit dem Tode des Kurfürsten August. — Neues Archiv für sächsische Geschichte; Bd. 26. Jahrg. 1897.

Gallois: Dr. I. G. Gallois: Geschichte der Stadt Hamburg. Hamburg 1835.

Gebhardt: Bruno Gebhardt: Hdbch. d. deutschen Geschichte. 6. Aufl. Bearbeitet v. Alois Meister. 1922.

Gurlitt: Cornelius Gurlitt: August der Starke. Ein Fürstenleben aus der Zeit des Barock. Bd. 1 und 2. Sybillenverlag Dresden 1924.

Häpke: Rudolf Häpke: Brügges Entwicklung zum Weltmarkt. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte v. D. Schaefer, Bd. 1, 1908.

Hahn: F. G. Hahn: Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 1. Bd. 1886.

Hänselmann: L. Hänselmann: Braunschweig und seine Beziehungen zu den Harz- und Seegebieten. Hansische Geschichtsblätter. 1873.

Hasse: Ernst Hasse: Geschichte der Leipziger Messen. Leipzig 1885.

Heinecken: Hermann Heinecken: Der Salzhandel Lüneburgs mit Lübeck bis Anfang des 15. Jahrh. Hist. Stud. Bd. 63 1908

Heller: H. Heller: Die Handelswege Innerdeutschlands im 16., 17. und 18. Jahrh. und ihre Beziehungen zu Leipzig. Dresden 1884. Neues Arch. f. sächs. Geschichte, Bd. 5.

Hertel: G. Hertel: Zur Geschichte der Schiffahrt auf der Saale. Magd. Gesch. Blätter, 32. Jahrg. 1897.

Hoffmann: F. W. Hoffmanns Geschichte der Stadt Magdeburg. neu bearb. von Hertel und Hülße, 3 Bde. Magdeburg 1885.

Hofmann: Albert v. Hofmann: Das deutsche Land und die deutsche Geschichte. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart und Berlin 1920.

Hübsch: F. L. Hübsch: Versuch einer Geschichte des böhmischen Handels. Prag 1849.

Ilgenstein: Dr. Ernst Ilgenstein: Handels- und Gewerbegeschichte der Stadt Magdeburg im Mittelalter bis zu Beginn der Zunftherrschaft (1330) Mgd Gesch. Blätt. 1908 und 1909, Bd. 43 und 44.

Jecht: Horst Jecht: Beiträge zur Geschichte des ostdeutschen Waidhandels und Tuchmachergewerbes. Görlitz 1923.

Jürgens: Stände. O. Jürgens: Die Stände im Fürstentum Lüneburg um die Mitte des 14. Jhrh. Ztschr. d. hist. Vereins f. Niedersachs. 1892/93.

Jürgens: Lüneburg. O. J. Geschichte der Stadt Lüneburg. Sonderabdr. aus dem Hannoverschen Städtebuch. Hann. 1891.

Kieselbach: G. Arnold Kieselbach: Zur Frage der Handelsstellung Bardowieks, Schleswigs und Stades im 12. und beginnenden 13. Jhrh. Ztschr. des hist. Vereins f. Niedersachsen 1912, Bd. 77.

Koppmann: Handelswege: K. K. Die ältesten Handelswege Hamburgs. Ztschr. des Vereins für hamburgische Geschichte. 4. Bd.

Koppmann. Schuldbuch: K. K.: Das hamburgische Schuldbuch von 1288, daselbst.

Kötzschke: Rudolf Kötzschke, Grundzüge der deutschen Wirtschaftsgeschichte bis zum 17. Jahrh.. Grundr. d. Geschichtswissenschaft v. A. Meister; Verlag Teubner 1923.

Kroker: Ernst K.: Handelsgeschichte der Stadt Leipzig. W. Bielefeld, Leipzig 1925.

Landau: G. Landau: Beiträge z. Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. Ztschr. f. deutsche Kulturgeschichte, herausgegeb. v. Müller und Falke 1856, Bd. 1, S. 483 ff.

Mai: Erich Mai: Die Magdeburger Elbschiffahrt im 18. Jhrh. Diss. Leipzig 1921, abgedruckt in: Magd. Wirtschaftsleben in der Vergangenheit. 1. Bd., herausgegeb. v. d. Industrie- und Handelskammer zu Magdeburg.

Marperger: P. J. Marperger: Ausführliche Beschreibung des Elb-Stromes. 1733.

Mänß, Elbschiffahrt: J. Mänß: Die Geschichte der Elbschiffahrt Magdeburgs. Magdeb. Gesch. Blätt. 35. Jahrg. 1900.

Mänß, Elbe: J. M.: Zur Geschichte der Elbe bei Magdeburg. Magd. Gesch. Blätt. 32. Jahrg. 1897.

Mänß, Stapelrecht: J. M.: Gesch. d. Magdeb. Stapelrechts, Magd. Gesch. Blätt. 38. Jahrg. 1903.

Mänß, 7jähriger Krieg: J. M.: Magdeburg im siebenjährigen Kriege. Magd. Gesch. Blätt. Bd. 41. Jahrg. 1906.

Mörtzsch: Otto Mörtzsch: Zur Geschichte der Elbschiffahrt. Vortrag im sächs. Schifferverein zu Dresden.

Naudé: Städtische Getreidehandelspolitik: W. N. Deutsche städtische Getreidehandelspolitik v. 15. bis 17. Jhrh. mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs. Staats- und sozialwiss. Forschungen, herausgegeb. v. Gust. Schmoller, 8. Bd. 5. Heft 1899.

Naudé, Getreidehandelspolitik: Acta borussica, Getreidehandelspolitik, 3 Bde. bearbeitet v. Wilhelm Naudé, Gust. Schmoller und A. Skalweit. Berlin 1896/1910.

Oppermann: Otto Oppermann: Das sächsische Amt Wittenberg im Anfang des 16. Jahrh., dargestellt auf Grund eines Erbbuches vom Jahre 1513. Leipzig. 1897.

Pleißner, Dr. E.: Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe, Zeitschrift f. d. Ges. Staatswissenschaft, Ergänzungsheft L, Tübingen 1914.

Pragmatische Handlungsgeschichte der Stadt Leipzig (v. M. Johann Georg Friedrich Frantz), Leipzig 1772.

Priebatsch: Felix P.: Der märkische Handel am Ausgang des Mittelalters. — Sonderabdruck aus „Schriften des Vereins f. d. Geschichte Berlins. Heft 36, 1890.

Rachel: H. Rachel: Die Handelsverfassung der norddeutschen Städte im 15. bis 18. Jahrh. Schmollers Jahrb. f. Gesetzgebung, Verwaltung und Volkwirtschaft, 34, 2.

Rachel, Handelspolitik: Hugo Rachel: Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg—Preußens bis 1713. — Acta Borussica, 1. Bd.

Rauers: F. Rauers: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Uebersichtskarte. Petermanns Mitteilung aus Perthes geographischer Anstalt. Bd. 52. 1906.

H. Schmidt: Hermann Schmidt: Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrande des Mittelgebirges. Ztschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen. 1896/97.

L. Schmidt: Ludwig Schmidt: Allgemeine Geschichte der germanischen Völker. Hdbch. d. mittelalterl. und neueren Geschichte v. G. v. Below und F. Meinecke. München-Berlin 1909.

Gust. Schmoller: Jahrbuch f. Gesetzgebung und Verwaltung: Jahrg. 1884, Bd. 8, Studie I—VII; Jahrg. 1886, Bd. 10, Studie VIII—X; Jahrg. 1887, Bd. 11, Studie XI—XII.

E. O. Schulze: Eduard Otto Sch.: Die Kolonisierung und Germanisierung der Gebiete zwischen Saale und Elbe. Verlag Hirzel 1896.

H. Schulze: H. Sch.: Die Elbgüterschiffahrt. Rostocker Diss. 1923.

Sombart: Werner S.: Der moderne Kapitalismus, 1921.

Simon: Dr. A. Simon: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 7. Bd. 1893.

Stein: Walter Stein: Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit. Abhandlungen z. Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. 10. Verlag Curtius, Berlin, 1922.

Stuhr: F. R. Stuhr: Der Elbe-Ostsee-Kanal zwischen Dömitz und Wismar. Jahrb. d. Vereins für mecklenburg. Geschichte und Altertumskunde. 1899, Bd. 64.

Toeche-Mittler: Conrad T.-M.: Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin—Hamburger Flußschiffahrt. 2. Beitr. zur preußischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrh. Leipzig 1891. Staats- und sozialwissenschaftl. Forschungen, herausgegeb. v. Gust. Schmoller, 11. Bd.,3. Heft.

Vogel: Walter Vogel: Geschichte d. deutschen Seeschiffahrt. 1. Bd. Von der Urzeit bis zum Ende des 15. Jahrh. Verlag Reimer-Berlin, 1925.

Weißenborn: Bernhard Weißenborn: Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter. Halle 1901.

Werner: R. Werner: Die Entwicklung der Elbschiffahrt seit 1914. Jenaische Diss. 1923.

Wolter: F. A. Wolter: Geschichte von Magdeburg, von ihrem Ursprung bis zur Gegenwart, 3. Aufl. Magdbg. 1901.

Zöllner: W. Zöllner: Die Bedeutung der Elbe f. d. mittelalterlichen Handel Sachsens. Beitr. z. Jahresbericht der städtischen Realschulen zu Chemnitz für Ostern 1896.